

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Aereostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
 Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

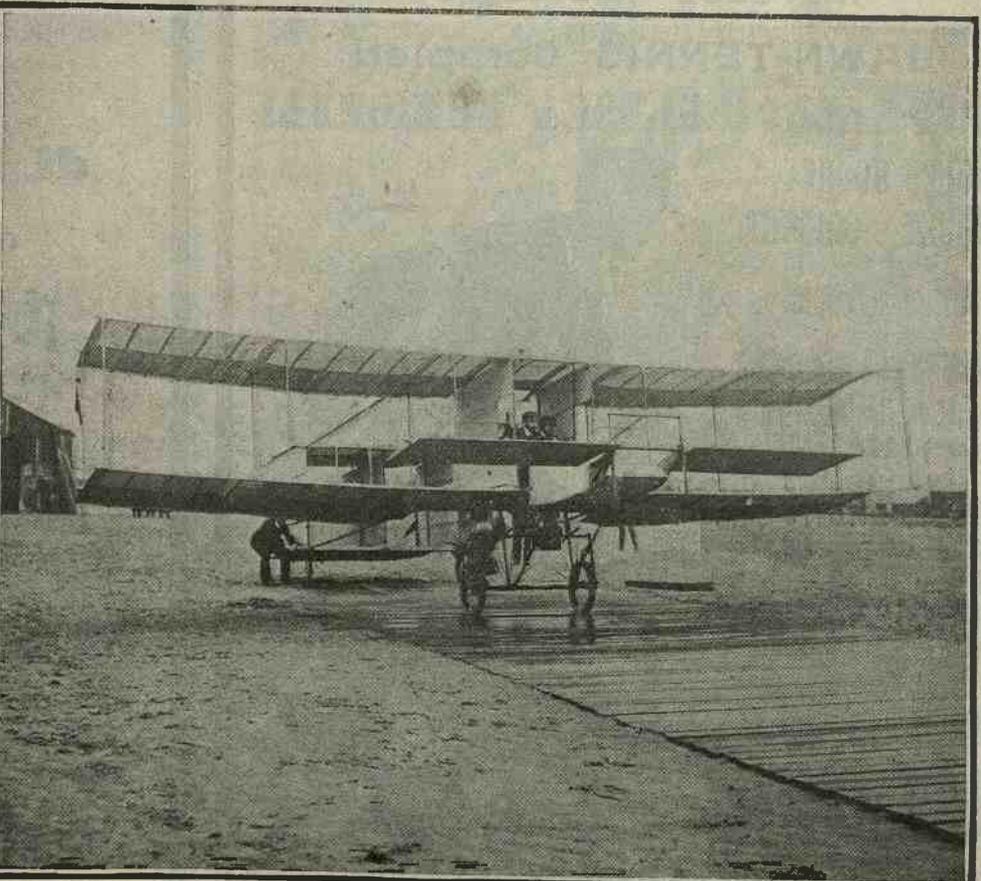
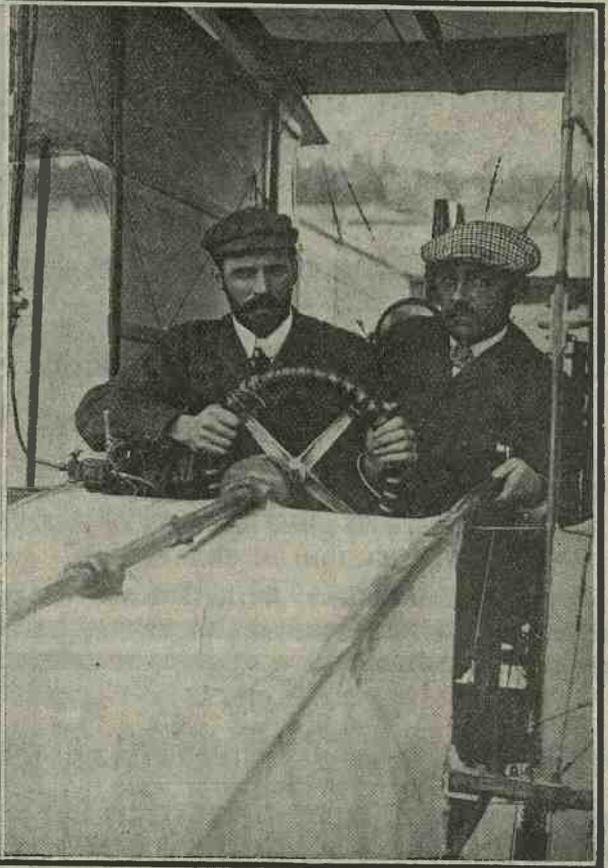
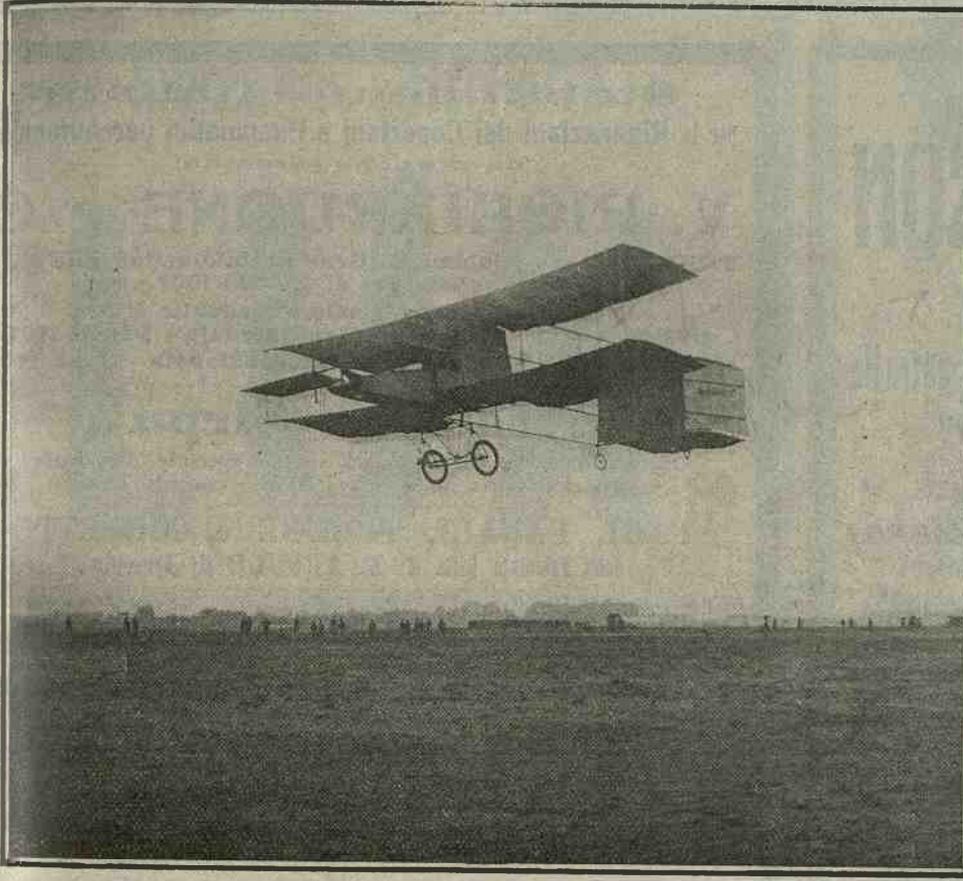
(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
 Anno L. 5 - Estero L. 9
 Un Numero } Italia Cent. 10
 Estero .. 15 | Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-36

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



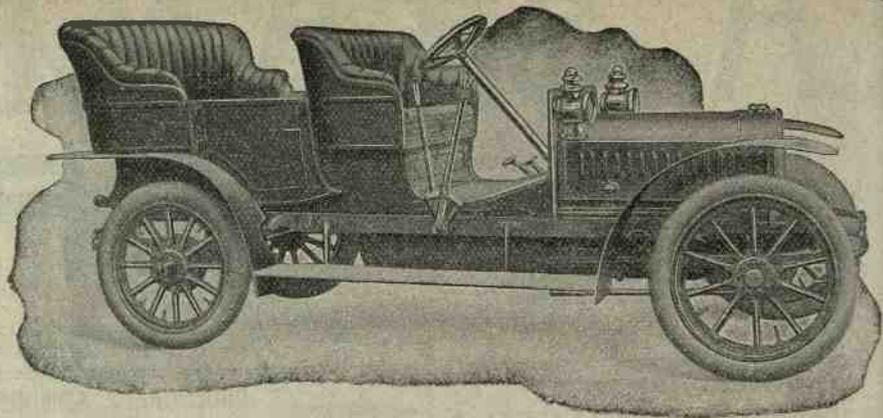
Farman, giunto di questi giorni a Milano, ha battuto a Gand il record dell'altezza (m. 12).
 In alto, a sinistra: L'aereo in volata. - A destra: Farman e Archdeacon dopo il record. - In basso, a sinistra: Il manifesto annunciante gli esperimenti di Farman a Gand. - A destra: L'aereo s'incammina.

Visitate i nuovi Modelli 1908
DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima	Garages	E. Nagliati	—	Firenze
Id.	Id.	Alessio	—	Torino
Id.	Id.	Id.	—	Roma
Id.	Id.	Id.	—	Napoli
Ricordi Sessa e C.			—	Milano
Ditta Bottacin ved. Roversi			—	Padova
Garage Dario Valensin			—	Genova
Garage E. Gatti			—	Modena
Autogarage			—	Perugia
Auto-Stand Barone Stabile			—	Palermo



DE-DION BOUTON - 12-16 HP - 4 Cilindri 1908
 Valvole comandate - Carburatore automatico
 Chassis L. 9500

Officine e Cantieri Napoletani
C. e T. T. PATTISON
 (Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

Costruzione di Conetti Automobili a benzina e petrolio
 di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Stabilimento Italiano
 per le Riparazioni dei Copertoni e Pneumatici per Automobili
 (Lavorazione garantita)

V. RICHIARDONE e C.

PREMIATO con Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro
 all'Esposizione di Madrid 1907.

Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro
 all'Esposizione Generale Internazionale - Napoli 1907.
 Medaglia d'Oro Esposizione Internazionale - Pisa 1907.

Rechapage "Sirpa,"

rinforzo in cuoio ed in gomma, sistema speciale brevettato
 per riparazioni ai copertoni ed alle camere d'aria.

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE
 della Premiata Ditta I. E. ARNOLD di Dresda.

Piazza Statuto, n. 10 - **TORINO** - Telefono 29-14.

G. VIGO & C^{ia}
TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - **TORINO**

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Al-
 penstock - Bandex mollettiè-
 res - Bcracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
 articoli ed accessori di
 qualunque fabbrica.



Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici

50 %

di Economia sul consumo
 dei Pneumatici, grazie al
Protettore Antidérapant

DE FORNIER

7, AVENUE DE LA CHAPELETTE

MARSEILLE

Si trova in tutti i principali Garages.

GIOVANNI AYMAR

ha abbassato di 80 ore e 5 min. il record del

GIRO d'ITALIA - Km. 2500

detenuto dal professionista Gaioni Mario in 265 ore e 35

montando Bicicletta

LUX

con TUBOLARI

G. Damiani & Co

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

Via Carlo Alberto, 9 - TORINO

Durante i lunghi percorsi notturni il recordman AYMAR ha adoperato esclusivamente il FANALE

AQUILAS

NB. La Bicicletta **LUX** venne alla partenza da Torino punzonata presenti il Signor **Florio Ettore**, Delegato dell'Unione Velocipedistica Italiana ed altre personalità sportive, e tale punzonatura venne riconosciuta intatta all'arrivo, confermando così la già conosciuta fama dei cicli **LUX**. Durante tutto il percorso il Signor **Aymar** venne ufficialmente controllato dalle diverse Società Sportive.

OFFICINE LUX

Società Anonima - Capitale Lire 696.000

Negozi per la vendita in **TORINO - Via Lagrange, 8.**

Per vedere in **lungo** e in **largo**
Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
del Fari

B. R. C. ALPHA

che vedono tutto ed anche quello che altri Fari non riescono a scoprire.



I Fari

B. R. C. Alpha

sono i **Fari dei Re**
perchè sono realmente i **Re dei Fari.**

BOAS RODRIGUEZ & C^{IE}

PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS

Agenti per l'Italia: Fratelli **BLANC** - Via Ariosto, 17 - Milano.

FABBRICA ITALIANA
I RECIPIENTI INESPONIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!

SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

Gli ultimi successi dell'industria sportiva italiana

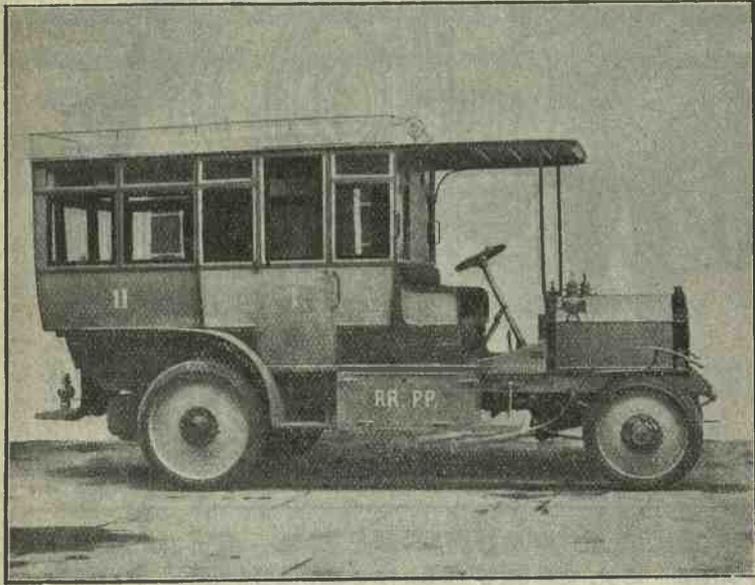
La « Moto-Rève » vince la marcia Gazzetta dello Sport.

Risultato splendido invero è quello ottenuto dalla gran marca *Moto Rève*, la famosa motocicletta leggera, che affidata all'abile direzione del motociclista Berlie di Ginevra (di cui pubblichiamo la fotografia), è stata capace di coprire i 392 chilometri del durissimo percorso in poco più di 8 ore. Tempo meraviglioso per una macchina di 2 HP e tanto più sorprendente in quanto che la leggerissima macchina ha battuto brillantemente il tempo delle grosse motociclette di 6 HP della II categoria. Tale successo era doveroso registrarlo prontamente, ad onore della marca di via Moscovia, 10, Milano, tanto più poi che il 3° e 4° posto, nella stessa marcia motociclistica, furono pure occupati da due altre *Moto-Rève* con una media di chilometri 45 all'ora. Quale altra marca ha registrato un così meraviglioso successo?

La « Spa » di Torino vince il Concorso Postale.

Decise tempo addietro il Ministero italiano delle Poste e Telegrafi un Concorso per la scelta d'un tipo di vettura postale che oltre al prezzo moderato presentasse tutte le caratteristiche di vettura robusta, pratica e veloce.

Per tutte queste pretese ministeriali il Concorso si presentava della massima difficoltà, e appunto per questo non vi partecipavano che marche importanti rimanendo in gara per le prove sperimentali la *Fiat*, la *Florentia*, la *Fides-Brasier* e 2 vetture *Spa*. Gli esperimenti furono lunghi e gravosi e durarono parecchio. Cominciò ad essere eliminata la *Florentia*. Dopo 841 chilometri cedeva anche la *Fiat* ed una delle 2 *Spa*, e dopo 1150



Il meraviglioso omnibus Spa che ha vinto il Concorso bandito dal Ministero Italiano delle Poste e Telegrafi. (Fot. Dal Rio - Torino).

chilometri la *Fides-Brasier*. Rimase una sola *Spa* che compì 2150 chilometri senza alcuna penalizzazione.

Il risultato fu splendido, la macchina fu complimentata, ma furono pure apprezzate le *gomme Polack* portate dallo stesso omnibus e che concorsero in gran parte al successo della gran marca torinese. L'eccellente rendimento della *Spa*, anche riguardo al consumo della benzina, ha meravigliato tutti gli intenditori.

Una descrizione sommaria di questo ottimo veicolo sarà ora opportuna.

La *Spa* (omnibus) costituisce tutta una geniale creazione di Matteo Ceirano. Il valorosissimo tecnico ha voluto formare un tipo suo di automobile industriale, e i risultati ci mostrano in quale guisa superlativa vi sia riuscito. Motore, cambio, differenziale, ponte posteriore e cardano sono interamente nuovi.

Poiché anche questi pesanti e robusti veicoli hanno la trasmissione a cardano, Matteo Ceirano, l'apostolo del cardano, non ha esitato: come tra lo scetticismo dei più lo aveva applicato alle grosse vetture e alle vetture da corsa, ottenendone le vittorie, che tutti sanno, così oggi con un ardimento tecnico mirabile lo ha applicato ai *poids lourds*, agli omnibus e camion, ai veicoli che possono trainare un carico di oltre 20 quintali e che pesano complessivamente più di 21 tonnellate.

Naturalmente tutte le parti di questa trasmissione sono diverse da quelle delle solite vetture, sono altrettante invenzioni. Nuovo è il differenziale, brevettato, un magnifico pezzo di meccanica, con demoltiplicatore interno, e a doppia corona, una speciale per ogni ruota così da suddividere lo sforzo. Nuovo è l'asse posteriore, doppio, di cui la parte esterna, il fodero per così dire, sostiene tutto il peso del veicolo, e l'altra interna sopporta unicamente lo sforzo della trazione, per modo che il sistema è di una robustezza senza pari e di una indeformabilità assoluta.

Di un nuovo tipo industriale è pure il motore che si aggiunge così alla bella serie di quei gioielli meccanici che sono i motori *Spa* a 4 e a 6 cilindri.

Tale motore, che ha dimostrato alle prove un così meraviglioso rendimento, ha un alesaggio di 110 mm. per 145 mm. di corsa. Il suo regime va fino a 1200 giri al minuto, e sebbene sia indicato come un 28 HP, al freno ha dato fino a 43 HP.

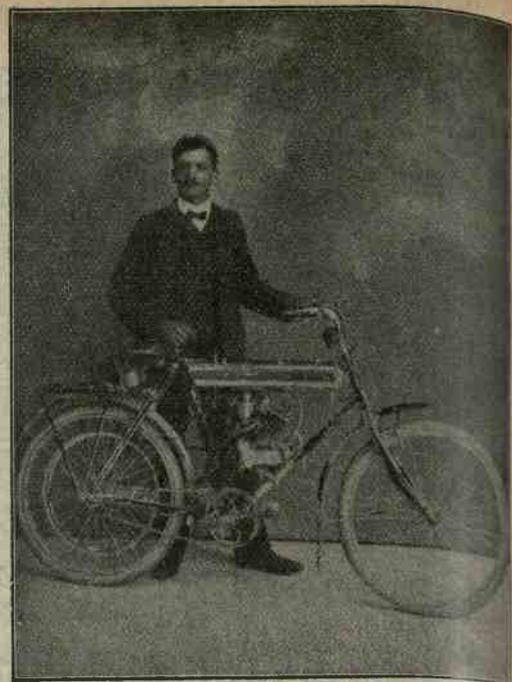
Il veicolo è completato da una elegante e comoda carrozzeria per omnibus, capace di circa 20 persone, oltre a speciali cassetti per il trasporto dei pacchi e delle corrispondenze.

La bicicletta "Lux" attraverso l'Italia.

Giovanni Aymar, dell'U. S. T., desiderando abbassare il record italiano del giro d'Italia (km. 2500, tenuto da Gaioni di Milano, in ore 265 e 35'), non poteva scegliere, come coefficiente di successo, una bicicletta più sicura della *Lux* e delle gomme più resistenti delle *Damiani e C.* per conseguire il risultato splendido che doversi oggi registrare. Giovanni Aymar ha ottenuto un successo senza precedenti. Partito da Torino il 13 giugno ore 24 toccava Spezia il giorno 14, Parma il 15, Bologna il 16, Arezzo il 17, Roma il 18, Ancona il 19, Padova il 20, Torino il 21.

Molte società sportive del Regno gli prestarono controllo e fecero anche all'Aymar calorose accoglienze. L'Aymar, applaudito dai consoci, ammiratori e dal pubblico, rientrava a Torino dopo aver impiegato nel suo viaggio di km. 2500 ore 185 e 30 min., battendo in tal modo il record di Gaioni per ore 80 e 5 min.

Un altro fatto è da rilevarsi e cioè che



Il motociclista Berlie che ha portata trionfalmente primo al riguardo della corsa dei km. 392 la sua splendida Moto-Rève. (Fot. Colombo - Milano).

la macchina *Lux* fu punzonata alla partenza e all'arrivo e controllata intatta la punzonatura.

Pochissime gomme *Damiani e C.* furono cambiate dall'Aymar, ciò che gli ha avvantaggiato immensamente la sua marcia meravigliosa. Tanto alla partenza che all'arrivo dell'Aymar assisteva il Commissario dell'U. V. I. signor Ettore Florio e la Società *Damiani e C.* offertosi all'Aymar una bicchierata.

Durante il faticosissimo viaggio, fatto in gran parte nelle serali per ripararsi dall'arsura, il corridore Aymar si è esclusivamente servito dell'eccellentissimo fanale *Aquila*, che gli ha reso degli ottimi servizi.

Le grandi vittorie del pneumatico "Wolber"

Sono all'ordine del giorno i trionfi di *Wolber*, ma meraviglioso è stato veramente l'ultimo registrato dalla gran marca. Nella Corsa Nazionale *Gazzetta dello Sport*, km. 392, essa vinca i fatti il 1° posto col famoso astigiano Gerbi, poi il 3° posto con Massironi, il 4° con Chiodi e l'8° con Cuniolo. — Sui primi posti adunque, il 50/0 di supremazia. E tutto questo senza contare la straordinaria vittoria nella Parigi-Bruxelles contro i formidabili *routiers* del mondo, e poi ancora le meravigliose continue vittorie dell'olandese Stol in Italia. *Wolber* è quindi sinonimo di vittoria, e si capisce ora perchè i grandi campioni preferiscano.

Il Tecnico.

NEL DIFFICOLTOSO CONCORSO D'AUTOMOBILI POSTALI

INDETTO DAL MINISTERO DELLE POSTE

DAL 1° AL 21 GIUGNO CORRENTE

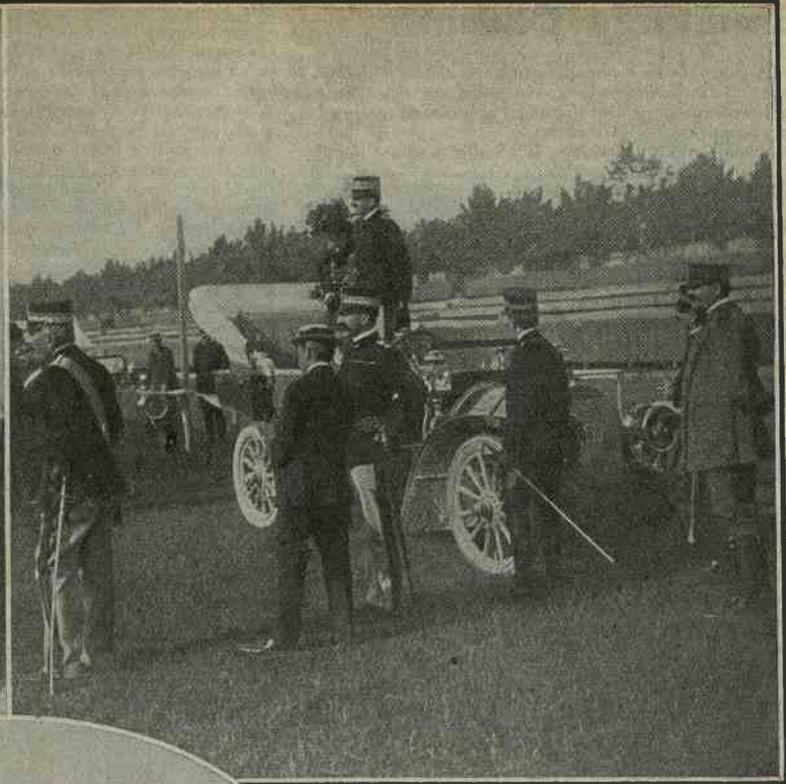
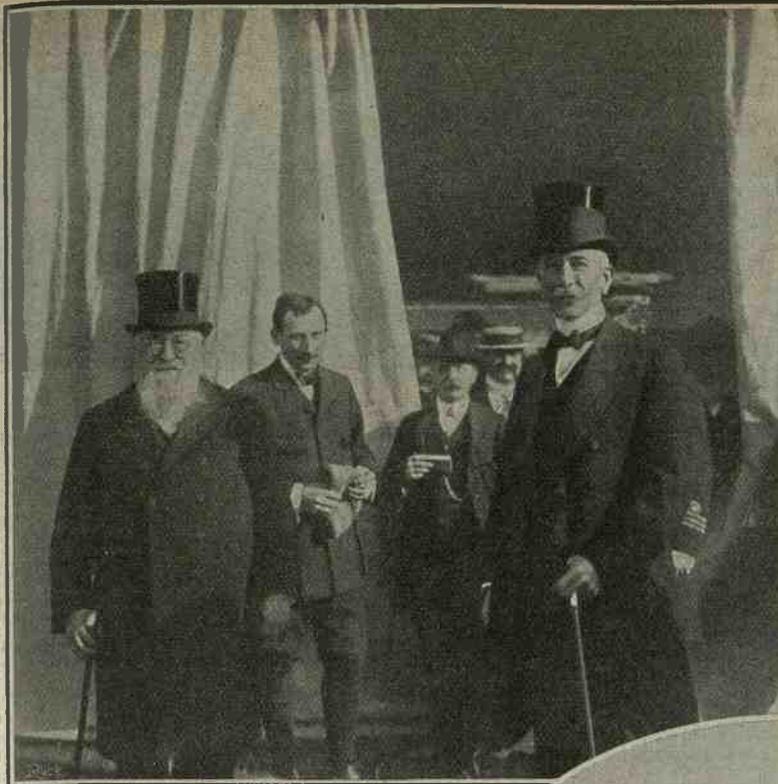
VENNE CLASSIFICATA VINCITRICE LA VETTURA S. P. A.

MUNITA DI GOMME PIENE

POLACK

LE POLACK SONO LE SOLE GOMME PIENE CHE RESISTONO SU QUALUNQUE STRADA E ADATTE PER CAMIONS ED OMNIBUS PESANTI.

Agenti per l'Italia con Deposito: **BONZI & MARCHI** - Via S. Nicolao, 1 - MILANO



I records di Delagrangé a Roma
Il ministro della marina italiana.

Il Re e la Regina d'Italia.

LA CORSA SUSA-MONCENISIO

Sensazionale vittoria d'una vettura francese iscrittasi alla corsa del 9 agosto.

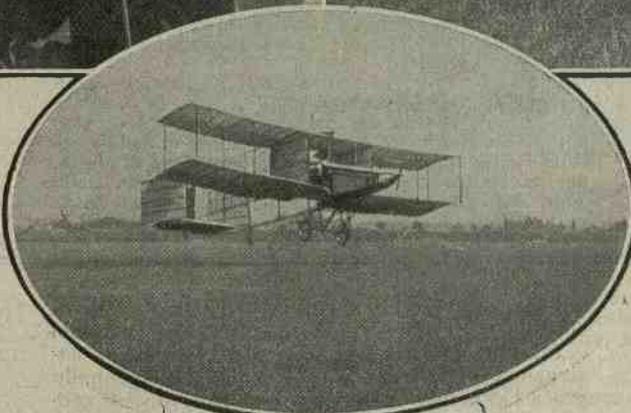
La prima iscrizione ufficiale pervenuta al Comitato della Susa-Moncenisio dalla Francia è quella di una *Foullaron*, pilotata da Grillet.

Poteva sembrare un'incognita questa marca da poco comparsa sul mercato automobilistico francese, ma ecco che in data 15 giugno al gran meeting di Anjou (Angers) la *Foullaron* trionfa su 27 altre concorrenti, battendo avversari come la *Peugeot*, la *De Dion*, la *Grégoire*, l'*Aleyon*, ecc.

La coppa d'Anjou si correva su Km. 158 ed i concorrenti dovevano passare a dei controlli fissi e segreti a delle ore fissate, ricevendo una penalizzazione di un punto ogni trenta secondi di ritardo. Malgrado queste norme restrittive, questa vetturetta francese di 100 x 120 di alesaggio, che per la prima si è iscritta alla corsa del 9 agosto Susa-Moncenisio, ha saputo vittoriosamente affermarsi, onde la sua iscrizione alla gran corsa italiana accentua il carattere della lotta accanita alla quale saremo chiamati ad assistere fra breve.

Cinque Case francesi regolarmente iscritte alla Susa-Moncenisio.

Al giornale *L'Auto*, patrono della corsa Susa-Moncenisio indetta dalla *Stampa Sportiva* di To-



In piena volata.

rino, sono pervenute le iscrizioni regolari delle seguenti Case francesi di vetturette: *Peugeot*, *Sizaire-Naudin*, *Verner*, *Foullaron* e *Stimula*.

Delagrangé a Torino

(28-29 giugno).

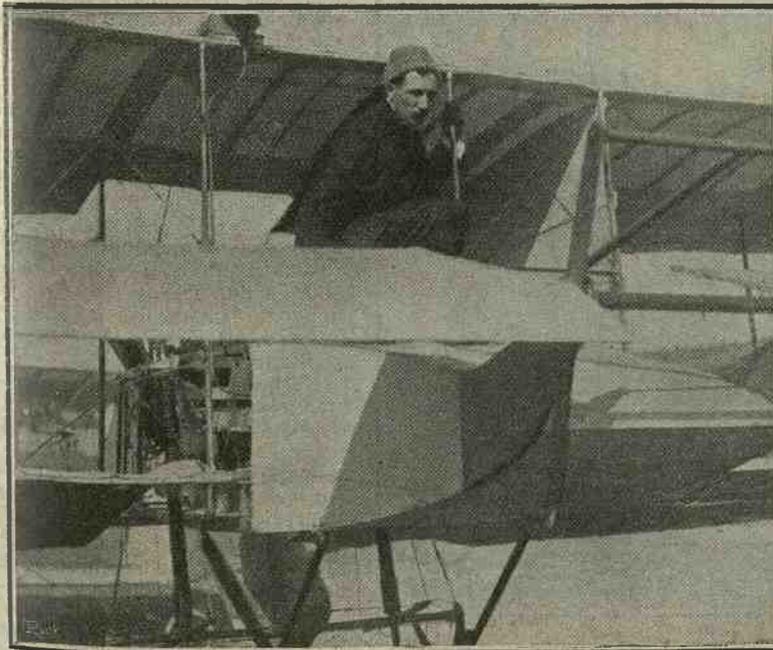
Lunedì alle 19 Delagrangé a Milano, approfittando del tempo favorevole, ha fatto alla presenza di pochi invitati, fra cui il comm. Anzona, direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato, alcuni esperimenti riusciti importantissimi. Dapprima compì due voli, quindi mise nuovamente

in azione il motore dell'areoplano, innalzandosi subito dopo una diecina di metri e continuando ad effettuare il suo volo con un'altezza variabile da due sino a sei ed anche sette metri. Passarono così, fra la più grande ansia e applausi insistenti, 16 minuti primi e 30 secondi, misurati dal cronometro della Commissione sportiva dell'*Automobil Club Italiano*. Durante questo tempo il Delagrangé compì 9 giri e mezzo, cioè 17 chilometri, battendo tutti i records. I presenti hanno firmato un memoriale da inviarsi all'*Areo Club Francese* per conferire a Delagrangé una medaglia d'oro a ricordo dell'avvenimento.

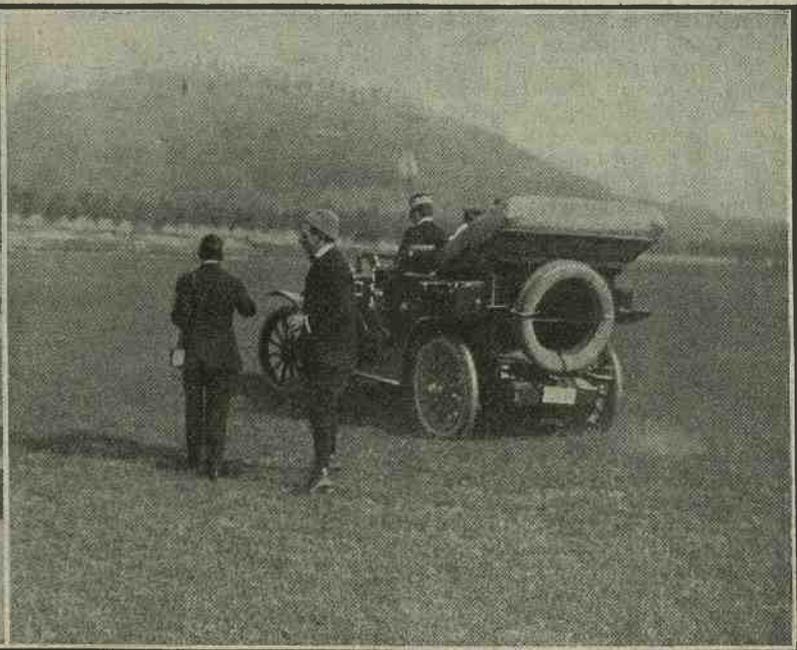
Leone Delagrangé, avendo terminato gli esperimenti a Milano, partirà subito per Torino ove domenica 28 giugno ed il successivo lunedì 29 effettuerà le sue due ultime giornate di esperienze di volo in Italia nella Piazza d'Armi novissima, concessa dalle Autorità militari e dal Municipio di Torino. Fino da ieri sera sono incominciati i lavori di cintamento della Piazza d'Armi che procederanno attivamente e saranno ultimati entro sabato.

E' a Torino che il Delagrangé si promette di battere i records che già detiene e di vincere il premio che per l'occasione verrà stabilito.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.



Delagrangé prima della partenza.



Il re e la regina lasciano la piazza d'armi dopo aver complimentato Delagrangé.

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

Emanuele Cedrino

Su questo giornale si è parlato più volte di lui e delle sue vittorie, ed i lettori lo conoscevano pel nome che s'era fatto, per le splendide prove nelle quali egli teneva sempre in prima posizione i colori italiani.

Nell'automobilismo egli voleva il trionfo assoluto del-



Emanuele Cedrino.

L'Italia, sempre orgoglioso e pago di piantarsi al volante della sua Fiat e portarla alla vittoria. Pochissimo affarismo in Cedrino, ma molto sentimento; egli s'impegnava con se stesso di vincere, non per il guadagno materiale, ma perchè voleva che in un paese straniero, punto ospi-

tale per gli italiani, la nostra industria e il nostro nome si imponessero sugli altri.

Cedrino coltivava una fede che spesso volte lo portava in entusiasmi sconfinati; ei sentiva una vera passione per quello sport che nel folle volo lo ha condotto alla morte. Non sapeva quale fosse il pericolo del suo mestiere, nè quali ostacoli vi fossero fra la sua volontà e la sua mèta. Ma egli sentiva la sua missione di conquista e la compiva come sacro dovere. In America egli voleva e riusciva a farci onore, noi l'amavamo per questo, perchè era un buon patriota. Quando correva lui, correva l'Italia, e mai mancava alle sue promesse; il nome nostro era con la vittoria, e noi ci formavamo un giusto orgoglio.

La morte lo ha fermato mentre egli strappava l'ultima delle sue vittorie, come se alla vita avesse domandato di troppo. Il nostro Cedrino, amico carissimo, è caduto come un eroe in battaglia, è caduto nello sforzo di avere un onore di più per il nome italiano; non gli è mancata la solita freddezza della mente e dei nervi, ma è stato il fato ineluttabile che ce lo ha tolto, e con lui altri futuri trionfi.

Cedrino era l'idolo di questa colonia italiana, e se il suo nome non sarà, come nell'antico, registrato nei fasti delle Olimpiadi, resterà famoso nell'automobilismo internazionale, e affettuosamente legato ai nostri cuori.

New York, 1° giugno.

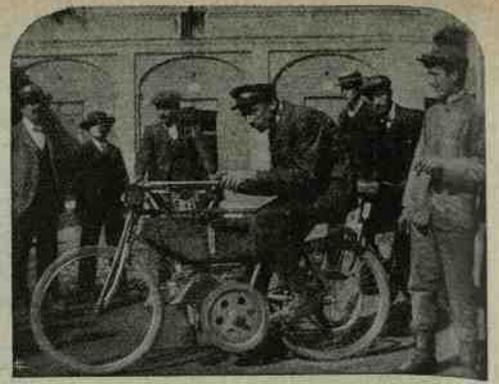
F. Penazzo.

I funerali del corridore Cedrino.

I funerali del compianto corridore Cedrino, il noto chauffeur piemontese, morto a Baltimora, vittima del triste incidente che tutti ricordano, hanno avuto luogo sabato, 20, alle ore 11, partendo dalla stazione di Porta Nuova.

La salma, giunta per ferrovia da Genova, dove era stata trasportata dall'America sul piroscafo *Principe di Piemonte*, fu accompagnata a Torino dalla consorte dell'infelice corridore.

Allo scalo di Porta Nuova erano ad attenderla un gruppo di amici e colleghi dell'estinto, la sorella e tutti i parenti. Sul feretro e sopra un altro carro apposto vennero collocate numerose e splendide corone. Fra queste abbiamo notato quelle della famiglia, del cav. Giacomo e dell'ing. Leone Falsini, della Fiat, dei compagni delle officine tramviarie municipali, e parecchie altre.



Cedrino alle sue prime armi. Su motocicletta Roselli stabilisce il record dei 10 km. su strada.

Intervennero alcune notabilità del mondo automobilistico, le rappresentanze dei meccanici e chauffeurs colleghi del defunto, una rappresentanza con bandiera della Società conduttori d'automobili di Torino, e molti conoscenti. Abbiamo pure notato il cav. Scarfiotti, il cav. Agnelli e l'ing. Marchesa della Fiat, l'ing. Marengo della scuola dei chauffeurs, Gustavo Verona della *Stampa Sportiva*.

Appena la salma fu collocata sul feretro, il corteo funebre si mosse alla volta del Cimitero generale.

Neurologio.

Il rag. Angelo Vacchieri, il solerte nostro corrispondente di Asti, è stato colpito di questi giorni da irreparabile sventura.

E' nostro doloroso compito oggi di registrare il decesso dell'egregio padre suo, signor Vacchieri Federico.

All'amico, al collega, giunga in questo triste momento della sua gioventù la nostra voce di cordoglio. Alla sventurata famiglia sua estendiamo pure le nostre condoglianze.

La Stampa Sportiva.

LA VERITÀ

a proposito della famosa spedizione Wellmann

La nomea di gente pratica affibbiata agli americani va sfatandosi di giorno in giorno.

Ultimamente ancora vedemmo in quale disastro di organizzazione e di praticità si risolse il raid New York-Parigi, *vulgo*: Giro del mondo in automobile.

Particolari retrospettivi venuti in luce ora solamente su quella che fu la tanto decantata spedizione polare Wellmann mostrano che l'impresa si ridusse invece ad una buffonata, ad un estratto — in America si va tutto a base di estratti — di bluff.

Bluff è parola essenzialmente americana e significa un colpo di scena, una cosa che si tenta sapendo che non potrà mai attuarsi.

Il substratum del bluff è la malafede.

E di malafede fu saturata l'organizzazione della spedizione Wellmann. Ce lo fa capire assai bene, in una sua recente intervista accordata ad un giornalista francese, l'ing. Liwentaal, che fece parte dell'impresa.

Siamo nel 1906. Wellmann vuol raggiungere in pallone il Polo Nord. Sorretto dal *Chicago Record Herald* nell'organizzare la sua spedizione scientifica si rivolge ad un ingegnere: il signor Liwentaal che è pregato di accettare e in nome della scienza di volersi accontentare di un salario irrisorio: la sua collaborazione verrà poi generosamente riconosciuta allorchè il Polo Nord sarà stato raggiunto.

L'ing. Liwentaal parte in avanguardia con la missione di costruire una casetta artica, una piccola officina meccanica, una stazione di telegrafia senza fili, un apparecchio per la produzione dell'idrogeno, ecc. Arriva in Norvegia, si mette all'opera, ma tosto incontra delle difficoltà enormi. Scrive a Wellmann che gli occorrono uomini e denaro e per tutta risposta Wellmann gli spedisce... a volta di corriere, tutto uno stato maggiore: un colonnello, un maggiore, un capitano ed un dottore.

Malgrado così formidabile ausilio il povero ingegnere non riuscì a cavare... un ragno da un buco!

Si decide allora di portarsi all'isola

dei Danesi, dove il 9 luglio arriva finalmente il capo della spedizione: Wellmann e il suo pallone.

Intanto mentre Liwentaal intraprende la costruzione dell'*hangar* per il pallone, il colonnello veste l'alta tenuta ed impone agli indigeni cacciatori di orsi bianchi di vendergli le pelli a modico prezzo.

Il maggiore, delegato dal Governo americano,

era incaricato delle osservazioni meteorologiche.

Munito di tre soli strumenti, e cioè un barometro, un anemometro ed un compasso a quadrante, prese sul serio la sua missione. E tanto era infervorato nelle sue osservazioni, che fu l'ingegnere Liwentaal che dovette permettersi di fargli un bel giorno osservare come nel compasso la rosa dei venti, incollata sul quadrante mobile, segnasse il Sud per il Nord!...

Wellmann intanto accelerava i preparativi tempestando di ordini il povero ingegnere. Bisognerà — gli impose — finire al più presto l'*hangar*, gonfiare il pallone non importa in qual modo, eseguire un'ascensione qualunque anche di brevissima durata. Insomma quello che importa è di poter cinematografare, attestare con documenti, qualche cosa come una avvenuta partenza. Si ritornerà quindi in America con le prove tragicamente interessanti dell'impresa, destinate ad essere ripetute con proiezioni luminose in una grande tournée di conferenze a totale beneficio degli eroi del Polo Nord!...

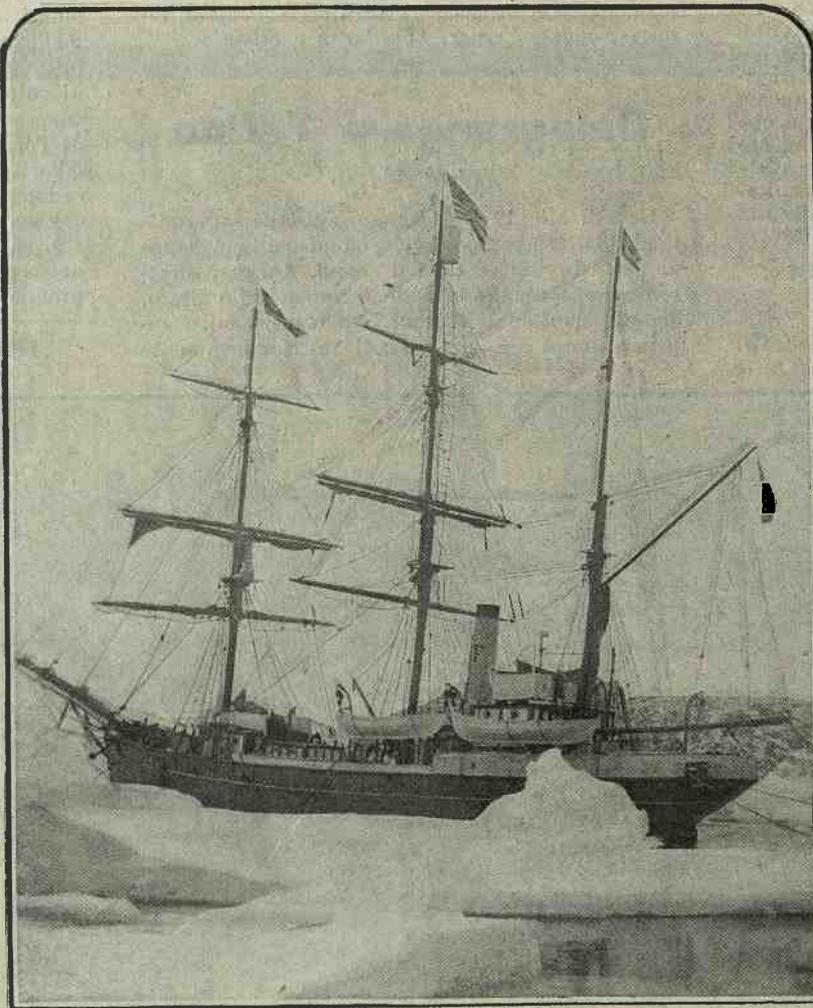
Ciò nondimeno nel 1906 il pallone non poté librarsi sui ghiacci eterni. La spedizione si divise: parte rimase a guardia delle costruzioni elevate, parte ritornò in Europa.

Le tele del pallone furono inviate a Parigi per essere riverniciate e ampliate onde accrescere la cubatura del pallone, e finalmente nel giugno del 1907, Wellmann ed il suo pallone tornarono allo Spitzberg. Tutto il periodo del bel tempo fu così perduto in lavori che avrebbero dovuto venir terminati a Parigi. Nulla era stato previsto. Nessuno possedeva, all'isola dei Danesi, le cognizioni pratiche indispensabili. Alla fine, dopo inenarrabili operazioni, il pallone fu gonfiato.

L'America, tale era il suo nome, fu rimorchiato con un battello al largo, ed ondoland ad un centinaio di metri d'altezza per una diecina di minuti, poi fu scio finì su di un ghiacciaio vicino. E pensare che s'era mosso per toccare il Polo!

I comunicati ai giornali attribuirono l'insuccesso all'anormale funzionamento del compasso...

O sapienti esploratori, o eroici scienziati che osservate, calcolate, analizzate, ma non foste capaci di veri-



La nave che trasporta all'isola dei Danesi (Spitzberg) la spedizione Wellmann.

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908

10-14 HP a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

18-24 - 28-40 - 40-50 - 60 HP a catena

75 HP (Tipo Tannus)

GARAGES RIVNITI
FIAT-ALBERTI-STORERO

Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

F.I.A.T.

...care un compasso!... — Breve: il pallone fu rimandato a Parigi, i membri della spedizione si dispersero, e Wellmann tentò in seguito in tutti i modi, con conferenze, interviste, ecc., di attenuare il disastroso effetto prodotto dal fiasco della strombazzata spedizione.

reporter.

— Chi è che ha ragione? — ho chiesto al *chauffeur*, che mangiava nervosamente un sigaro inverosimile.
Per risposta mi ha alzato le spalle e mi ha lanciato una bestemmia, poi s'è voltato e più gentilmente mi ha dato la consolante notizia:
— Non arriveremo ad Hamburg!
— Lo prevedevo! Pazienza... Non è una novità: tra gli incerti dell'automobilismo... v'è il podismo.
Intanto, le prime bandierine avevano già sventolato in segno di *panne*: una

La corsa del Principe Enrico

(Dal nostro inviato speciale).

La terza tappa Kiel-Hamburg.

Hamburg, 12 giugno 1908.

Quando, alle due di mattina, mi sono sporto alla finestra della mia stanza in Kiel, e ho visto il mare aurorosato dalla prima carezza morbida crepuscolare, ho pregustato la gioia d'una giornata di sole e di luce, ma appena la *Darracq* lasciava alle 5 il traguardo, il sole c'inviava un pallido saluto, l'ultimo, e il cielo si chiudeva minaccioso. Kommich, che mi vide partire mi gridò un «arrivederci a Hamburg...»; ma nessun saluto poteva esser naggio augurale: la carrozzeria della vettura, troppo pesante e nello stesso tempo troppo fragile per poter sostenere le difficoltà d'un simile percorso, gemeva penosamente sotto i sussulti del motore, i parafranghi s'eran rotti e li avevamo assicurati con cinghie e fili di ferro, un fanale mezzo spezzato scabballava ad ogni passo, e il motore pulsava in maniera non troppo rassicurante. In tre giorni di corsa la *Darracq* era apparsa quel che essa era: la bella vettura, tutta inverniciata in rosso, aveva perso il suo colore, e con sole tre ore di preparazione per 1000 km., il suo motore non era totalmente sano; ora, la *Darracq* appariva veramente... come una vecchia cocotte che avesse avuto solo un'ora per attendere alla sua *toilette*... e un'ora, informatevi, se non lo sapete, è troppo poco, perchè in sessanta minuti bisogna por riparo a tutte le rughe e a tutti i danni del tempo.

Pure, da Kiel, le automobili non procedevano a un passo troppo

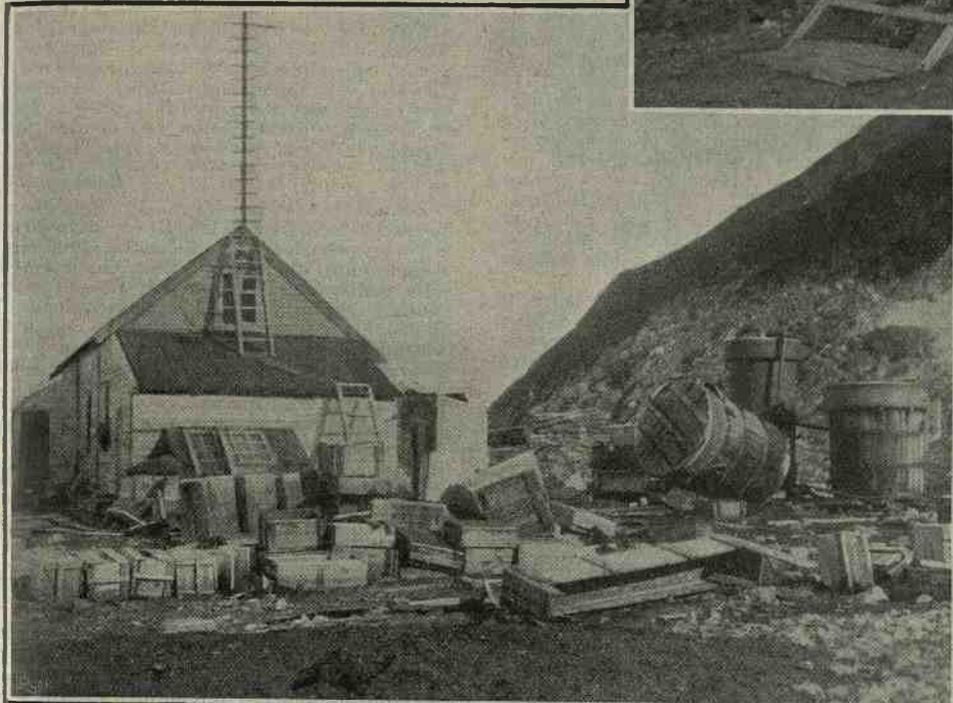


I membri che formavano la spedizione Wellmann al Polo Nord.

Benz, una *Opel*, una *Horch*, una *Martini*, c'erano apparse circondate da una moltitudine di contadini che applaudiva al nostro passaggio che essi credevano trionfale! Altre macchine ormai ci avevano raggiunti e oltrepassati; la bandiera bianca s'era inalberata a poppa della *Darracq*; bandiera bianca... per modo di dire, perchè se la mostrassi a qualcuno... prima di tutto, ne avrei vergogna, e poi... scommetto che nessuno saprebbe dirmi quale era il suo primitivo colore: fumo, olio, polvere, sangue, vernice le hanno dato una tinta indefinibile: il colore dei vinti e dei martiri...

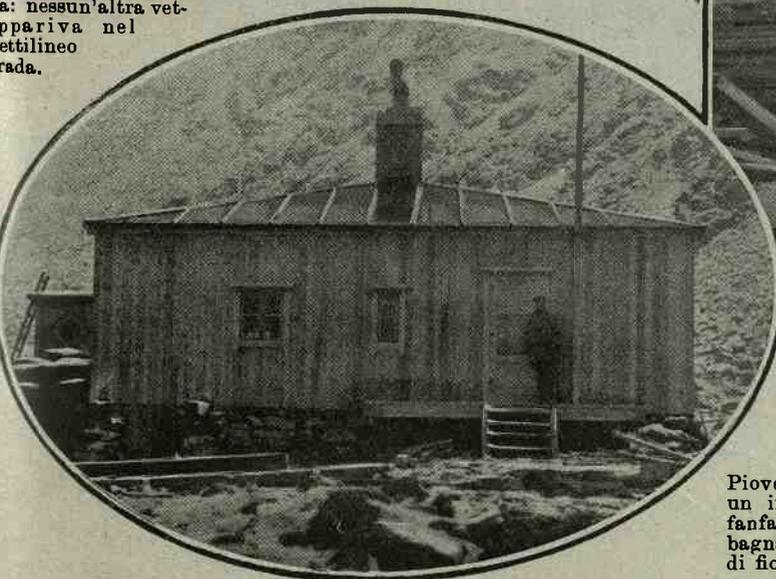
☞ Oltrepassiamo quattro case luride messe in modo da poter sembrare un paese, e da una capanna, un immenso tamburo ci lancia il suo toccante addio. Principia a piovere ormai, ciò che non è assolutamente piacevole... tanto più che pare voglia continuare per tutta la giornata.

Una tromba risuona dietro a noi: una macchina ci passa...
— Addio! — mi sento urlare in italiano.

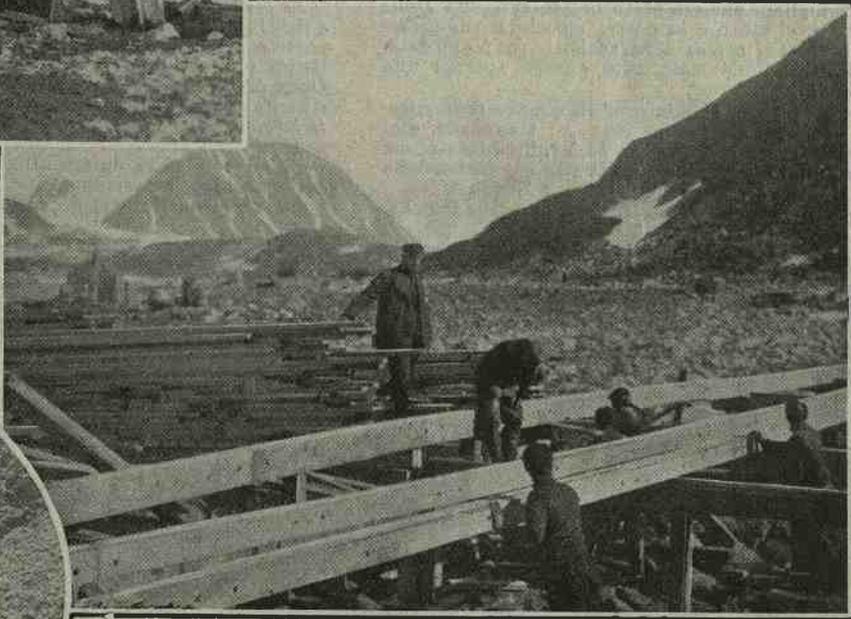


L'ordine regna nell'accampamento.

veloce: non più di quaranta all'ora; marciavano lente e guardinghe per risparmiare le loro forze per la Corsa di velocità. Ma la *Darracq* ormai non poteva più dare quaranta... s'era lasciata staccare dalle 79 macchine precedenti e procedeva sola: nessun'altra vettura appariva nel bianco rettilineo della strada.



La casa artica dove Wellmann ed i suoi compagni trascorsero l'estate del 1906 e 1907.



L'hangar.

E' Kommich colla sua agile vettura, che ci sporca ancor di più di fango.
— Va in malora!... — è il saluto del *chauffeur*.

— Che Dio ti benedica! — mormora il mio vicino.

Io mi accontento di sorridere e di suonare la tromba. Siamo vicini ad un paese.

Piove a dirotto, pure, per le strade imbandierate v'è gente come formiche intorno ad un insetto ucciso. E' un' *Opel*, che ha un guasto al motore. Davanti al Municipio una fanfara intona una marcia al nostro passaggio. Una marcia... è in carattere: siamo così bagnati! Una ragazza bionda bionda da un balcone fiorito ci lancia un enorme mazzo di fiori che, disgraziatamente, cade sulla mia testa. La mia prima reazione sarebbe qualcosa che non è perfettamente simile a un ringraziamento, ma mi volto ad inviarle un bacio: l'automobilismo ingentilisce.

Usciamo dal paese, e via di nuovo per la campagna deserta. Ora la *Darracq* raggiunge i quaranta... il motore s'è scaldato e cammina meglio.

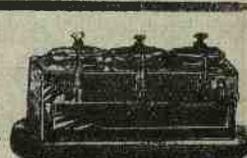


BEJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906





« Pur che la duri! — brontola lo *chauffeur*, sputando un pezzo di sigaro. — Che campagna triste è lo Schleswig-Holstein! questa lingua di terra che si spinge ardita tra due mari diversi di colore e di voce, con una natura uniforme, grigia, a grandi chiazze gialle: enormi siepi di fiori campestri... »

Il cielo s'è oscurato ancor di più, tuona e lampeggia.... e la *Darracq*, quasi spaventata, balza leggera come nei giorni precedenti sulle ruote infangate: guardo l'ora e il tempo. Che miracolo! siamo a sessanta all'ora. La strada bella, giallastra, deserta, taglia la pianura sconfinata, e da un cespuglio di biancospini sul ciglio della strada, una cicogna dalle larghe ali palpitanti fugge al nostro rombo solitario...

E' l'ultimo sforzo: la *Darracq* è minata da un male terribile e irreparabile: la vecchiaia. Essa deve morire; la sua fine si avvicina ad ogni paese raggiunto; ad ogni chilometro ch'è coperto, la sua morte s'avvanza ad ogni passo, ad ogni giro di ruota. Tutti noi l'attendiamo da un momento all'altro, muti, attenti ad ogni palpito del suo cuore poderoso, ed ecco che la *Darracq* s'è fermata.

Il motore non funziona più, l'oleatore s'è guastato, le cinghie si son rotte... Piove, e la campagna è deserta: in un secondo decidiamo di proseguire sino ad Hamburg e di ritirarci, e dopo un'ora di lavoro terribile e nervoso, sporchi d'olio e di colore, risaliamo sulla vettura e via... via sotto la grandine. I granellini tagliano il viso e forano come punte aguzze di spilli...

— Siamo gli ultimi. La vettura N. 144 è passata... ma li ripigheremo! — così dice lo *chauffeur*... e questa volta ha ragione.

La macchina, pericolosamente raggiunge i 70 km. all'ora e mantiene questa velocità: 6 bandierine bianche sventolano e 6 vetture son passate.

— Ma questo è un volo! — esclamò al mio vicino.

— E' un volo di caduta... mi risponde tristemente...

— La *Darracq* ha finito di vivere, abbiamo riparato il motore tanto da poter giungere sino ad Hamburg.

E l'agonia della macchina fu lenta, terribile, penosa: sei ore di volo, interrotto per la carrozzeria, per l'oleatore, per le ruote, per i pneumatici, per le camere d'aria. Oltrepassavamo vetture e vetture, e alle prime *pannes* ci riprendevano... così siamo giunti al luogo delle corse di velocità... siamo sgusciati in silenzio, vigliaccamente, tra macchine e macchine e via sulla strada per Hamburg. Pioggia e tempesta ancora e sempre. Così la *Darracq* è morta, ma prima di morire ha voluto fare un'altra vittima... una povera bestia che non aveva altra colpa che di avere quattro gambe invece di due: un cane...

Passiamo paesi e paesi, dove musiche e bandiere ci salutano amicali. Rispondiamo meccanicamente... debolmente... sono troppo bagnato per potermi muovere. Così, siamo giunti al traguardo, cioè, quasi sino al traguardo, perché a trecento metri la *Darracq* s'è fermata: mancava sangue nelle sue vene e ancora una volta Kommich, che era stato urtato con una *Deutz* di Bugatti, ci aiutò e la nostra macchina rumorosamente tagliò la linea azzurra lasciando sul fango della via un solco della sua ferita ancora aperta: una striscia d'olio.

Pioveva ancora e Hamburg s'illuminava fantasticamente; pochissime persone erano al traguardo, e al nostro passaggio urlarono un *hoch* raffreddato e una *diligenza* affollata che sobbalzava ad ogni pietra della via ci ripeté l'*hoch* di trionfo!

Il postiglione schioccò la frusta... suonai la tromba.



Fritz Erle, vincitore su vettura Benz della coppa Principe Enrico.

Il passato e il presente s'erano incontrati, ma anche questa volta il passato aveva vinto: la *diligenza* era lenta, ma sicura...

La « *débaîle* » dell'Italia e della Francia in pericolo. I colori italiani e francesi sono in cattive acque... Non perché piove, ma bensì per il fatto che poche macchine latine son esenti da punti di squalifica. L'Italia, per conto suo, ha due sole macchine che possono ambire alla vittoria: la *Spa* di 75 HP e la *Züst* di Bahlsen. Le altre rimanenti son già colpite qual più, qual meno, e precisamente l'*Itala* di Marx con più di 50 punti, la *Züst* di Schlosshatter con 7 e alla *Fiat* di Mathis si son spaccati i parafranghi.

Un italiano, poi, Ettore Bugatti, partito col n. 9 al volante di una *Deutz*, s'è addormentato cullato dalla velocità di 80 chilometri all'ora, ed è andato ad urtare contro una pianta. E' rimasto ferito, mentre il *chauffeur* e il controllore rimanevano illesi.

La Francia poi si presenta in migliori, ma non brillanti condizioni. La *Darracq* n. 80, di cui ero controllore, s'è ritirata con 8 punti e 2/10 di squalifica, all'altre *Darracq* di Branda s'è incendiato il serbatoio della benzina, una *Renault* ha 4 punti di squalifica, una *Brasier* ha avuto due cambi di pneumatici. Rimangono perciò in lizza la *Lorraine De Dietrich* e la *Panhard*.

Le condizioni del Belgio, dell'Austria, della Svizzera e dell'Inghilterra, invece, sono ottime. Il Belgio, da parte sua, dà prova di aver un'industria automobilistica più che fiorente, poichè la *Métallurgique* del Duca di Baviera si è piazzata sempre bene e ieri è riuscita tra le prime nella corsa di velocità. Le *Métallurgique* e le *Minerva*, che già dalle Herkholmer precedenti eran apparse macchine ottime, per non dire perfette, son state sinora all'altezza del loro nome. Le macchine austriache, due soltanto, procedono bene, e così quelle svizzere, esclusa la *Martini*, rimasta

in *panne* più di una volta. L'Inghilterra, che s'è presentata colla *Napier* di Edge guidata dalla bionda Miss Lewitt, difende i suoi colori strenuamente, piazzandosi tra le prime e non avendo alcun decimo di punto in suo svantaggio.

La Germania.

E' sicura ormai della vittoria. Ottime si sono mostrate le *Benz* e le *Opel*. Splendide le quattro macchine da turismo in veste da corsa, capitanate dalla forte signora Eisenmann, e ottime pure il team delle *Protos*, la prima delle quali è guidata dalla signorina Lilly Stemberg. Ladenburg, interrogato da me, mi ha risposto d'esser sicuro della vittoria. Fritz Erle, benchè in *panne*, mi ha promesso di vincere la corsa di velocità. Il dottor Stors, vincitore dell'Herkholmer, procede pure benissimo. L'industria germanica delle automobili ha fatto in un anno dei passi notevolissimi, poichè molte ottime macchine son mostrate in lizza a difendere nomi di marca ancora nuove alla lotta.

La corsa di velocità.

Piove! Piove!... Governo ladro! Tanto chi ci perde questa volta non è l'Italia... I primi concorrenti son ormai partiti per i 10 chilometri di velocità. Il principe di Braganza, con reale magnificenza, ha scommesso 1000 marchi, dicendo che dalla partenza al primo svolto non v'eran più di 200 metri. Ma disgraziatamente per lui e fortunatamente per i poveri del paese ve n'eran 250, e il principe ha pagato. Poichè siccome la pioggia gli annebbiava gli occhiali, se li è tolti ed è rimasto a capo scoperto.

— Altezza, piove! — ha osservato il segretario generale del K. A. C.

— Non importa! — ha risposto il principe, e, come un antico romano, ha ripetuto: — Lasciamo piovere.

E anche senza il suo principesco permesso, il cielo avrebbe continuato a versare acqua, acqua e acqua ancora.

Fritz Erle è partito decissimamente alla vittoria. Miss Lewitt ha mosso il volante fumando una sigaretta... Splendido è stato il *démarrage* del n. 81 signor Landrat von Marx, con un' *Opel*, e niente di più facile ch'egli sia il vincitore. Anche la *Métallurgique* di Erhardt è partita benissimo, mentre una *Benz* di Neumayer è bruciata appena data la partenza.

Hamburg, 13 giugno.

Sono tornato adesso dal velodromo dove sono esposte le macchine arrivate: 125. Il loro numero diminuisce a poco a poco, e diminuirà ancora. Quest'anno, l'esposizione non l'han più chiamata *Concorso di bellezza*... ed è meglio. Son troppo impolverate e troppo sporche. Nulla si sa ancora della corsa di velocità. Pare che il primo sia veramente Fritz Erle con una *Benz*, il secondo Willi Poege colla *Mercedès*, dopo, due altre *Benz*. Ladenburg pure con una *Benz*, e infine ancora un' *Adler*. Il risultato ufficiale, ripeto, non lo si saprà che a giorni.

Domani alle 6 principierà a quarta tappa Hamburg-Hannover. Quale vettura mi attende? Ora, che il mio mandato di controllore è finito col « controllo della morte della Francia », dovrò forse coronare l'ufficio di corrispondente notificando la morte della *Züst*? Oh no... Che Dio non lo voglia!... Piuttosto, crepi l'astrolog!

La quarta tappa: Hamburg-Hannover. Vagabondaggio automobilistico.

Hamburg, 14.

Sembra che il tempo abbia qualche vecchio conto d'aggiustare coll'automobilismo, perchè seguita a rimanere imbronciato, e quel ch'è peggio, a mutare in diluvi d'acqua le sue tonanti minaccie. Chiunque può dunque figurarsi abbastanza facilmente quale rasoio di piacere sia mai quello di alzarsi alle tre di ma-



Al Motovelodromo Umberto I di Torino giovedì 18 giugno (vedi pag. 17).

(Fot. ditta Ambrosio - Torino).

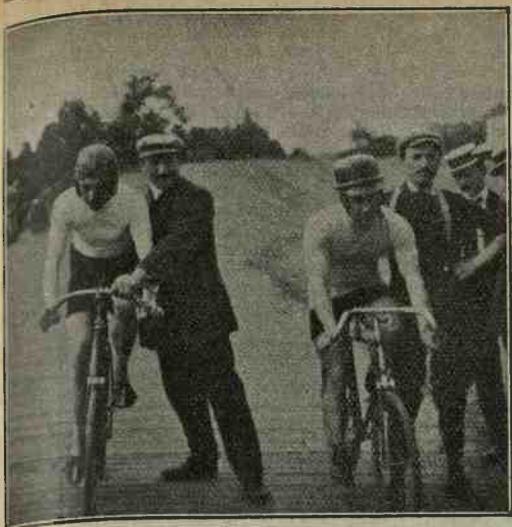
ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale

ENRICO MAGGIONI - MILANO



Ruinart (francese) Stol (olandese)
Prima della disputa accanita sul velodromo Umberto I di Torino (v. pag. 17). (Fot. Ambrosio - Torino).

ina, pronto ad un viaggio di 800 chilometri... e constatare che s'avvanza un uragano: di più, esser sicuri di due fatti matematici, cioè che si deve partire, e che l'uragano s'avvicina.

Mison recato al velodromo dove le macchine attendevano alla loro veloce toilette: Bahlsen era già partito pel traguardo e dovei pregare il Schlosshauer di portarmi colla sua grigia Züst sino alla linea azzurra dove le 125 macchine rimaste in gara stavano per lasciare Hamburg mezza addormentata in una carezza di rose dorate. Sfortunatamente, la Züst poteva solo accompagnarmi sino al traguardo, avendo già tutti i posti impegnati... e così, essendo pure l'ing. Bahlsen della Züst impossibilitato ad accogliermi... rimasi semplicemente sulla strada. Ero un disoccupato... un vagabondo: avrei potuto trovar asilo su una delle quattro vetture della stampa, ma il rimanere per ore ed ore stipato come acciughe, il filare a una velocità problematica, l'assistere passivamente alla corsa... tutto ciò mi piaceva poco e preferii mendicare un posto. Bussai a tutti gli sportelli delle vetture che vedevo non complete... e provai tutte le vergogne e le soddisfazioni della mendicizia: molte volte mi fu risposto un no, reciso, schietto, un no simile a quello che diciamo noi stessi a qualche venditore ambulante che per ore ed ore ci abbia seccato colle sue offerte monotone e pietose; qualche volta una parola gentile mi addolci la pillola amara, e altre volte ancora udii la solita frase: « Mi avrebbero accettato... ma... Chi non lo sa che sono i ma... che rovinano?... ». Andai da una macchina all'altra, bussai da uno sportello all'altro come un povero qualsiasi, come un superstito d'un equipaggio naufragato, e come un vinto travolto dalla polvere sollevata al passaggio dei vincitori, raccontai a tutti le mie disgrazie e le mie sfortune.

— Non c'è più posto; tutto occupato; mi rincesce, impegnato; c'è il bagaglio.

Ero un vagabondo, un vagabondo di nuovo genere, ma sempre vagabondo.

Così bussai al n. 5. Lo sportello si aprì e Miss Lewitt della Napier, dopo avermi ascoltato benignamente, mi sorrise in un modo incantevole e mi morrò semplicemente una parola, una sola: *englisch!*...

Parlava solo l'inglese e perciò non v'era mezzo di capirci. Mi rivolsi al suo controllore, ma invano: il posto libero era già stato preso da un altro naufrago inglese... Bussai al n. 3... e la *Métallurgique* era completa, al n. 26, e Ladenburg, il vincitore dell'*Herkhomer* mi ripeté la stessa frase... Intanto la partenza era già principata e tra il fumo della benzina vedevo avvicinarsi un'enorme *Opel* con tre uomini soli. Saltai sul predellino e ripetei la storia delle mie disgrazie: il signor Holz mi sorrise gentilmente e mi aprì lo sportello: il n. 17 era casa mia sino all'indomani mattina; il posto allora sarebbe stato di nuovo occupato e per me avrebbe riprincipiato il vagabondaggio d'automobile ad automobile.

Avevo avuto appena il tempo di sedermi, che l'*Opel* era già partita come un fulmine; uccise un cane, scansò un uomo, scivolò tra le automobili e scatenò la sua fremente potenza sulla bella via piana e diritta; non una curva, con una pietra diminuì la sua velocità, ché la bella macchina guidata dal forte *sportsman* di Lipsia distaccò le vetture che la seguivano e s'attaccò al gruppo di testa. La *Lorraine-De Diétrich* cedette al passo infernale e sventolò la bandiera bianca, la *Métallurgique* s'arrese per lo scoppio d'un pneumatico e allo svolto acuto della strada bianca, ferma nella polvere come un immenso insetto verdaceo, apparve la *Napier* N. 5. Lanciai un grido e Miss Lewitt alzò la testa verso la nostra vettura, mi vide, agitò la mano inguantata e poi rituffò i bei riccioli biondi nel fumo della benzina.

L'*Opel* s'era attaccata al gruppo delle prime dieci macchine e ormai filava verso la vittoria: lillà, rose e biancospini c'eran gettati dalle finestre e dai balconi dei paesi attraversati e avevano in fiorato la vettura con una corona di trionfo che il vento faceva palpitare.

Per più di due ore l'*Opel* filò preceduta dalla *Darraq* di Braoda di ottanta cavalli, e con lei giunse finalmente al traguardo di Hannover.

Un urlo del pubblico ci accolse e un *hurrah!* fu l'annuncio della vittoria... I lillà e i biancospini eran già appassiti; il vento di settanta all'ora li aveva spezzati.

(Continua).

Nino Salvaneschi.

Il risultato finale.

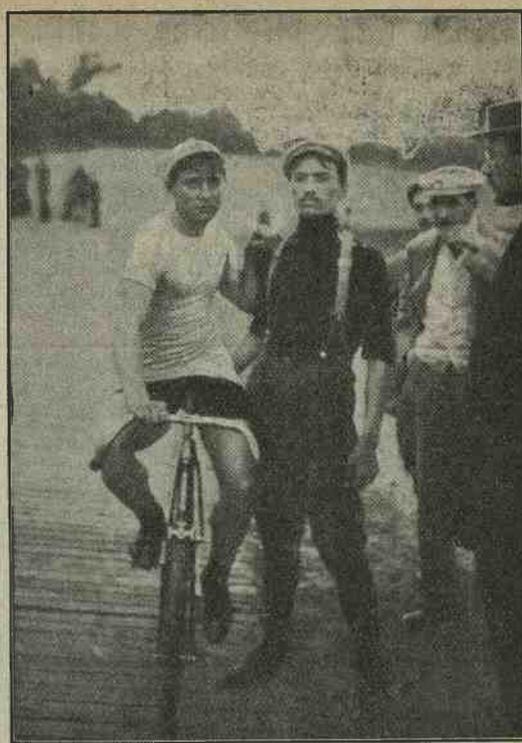
Lo stralciamo da una quinta corrispondenza che giunge al momento di andare in macchina, e che pubblicheremo nel prossimo numero.

1. Fritz Erle	— Benz	(punti buoni)	7.96
2. Pöge	— Mercedes	»	7.91
3. Paul	— Adler	»	7.28
4. Leungerke	— Benz	»	6.76
5. Löhr	— Adler	»	6.51
6. Ladenburg	— Benz	»	6.38
7. Horch	— Horch	»	5.83
8. Stöss	— Horch	»	5.68
9. Jocheny	— Mercedes	»	5.53
10. Flinsch	— Mercedes	»	5.53

Esposizione-vendita dell'Automobile e del Ciclo

Piacenza, 9 agosto-14 settembre 1908.

La Commissione organizzatrice della Esposizione-Vendita dell'Automobile e del Ciclo, che avrà luogo in Piacenza, dal 9 agosto al 14 settembre c. a., in



L'olandese Stol, il trionfatore della corsa steyers al velodromo Umberto I (v. pag. 17). (Fot. Ambrosio - Torino).

seguito a richiesta di alcune Case estere, le quali, concorrendo al Grande Concorso internazionale di automobili industriali, per il settembre indetto, desiderano pure prendere parte alla predetta Esposizione, ha deciso di prorogare a tutto il 10 luglio il termine utile per la presentazione delle domande di ammissione.

Ci consta che la predetta Esposizione avrà commercialmente una notevole importanza, per il grande numero dei visitatori, che le molteplici manifestazioni indette richiamerà a Piacenza.

CORRISPONDENZA

Spezia. — D. Peccato dell'incidente. Ricordatevi sempre di noi.

Palermo. — D. Masi. Grazie del continuo interessamento.

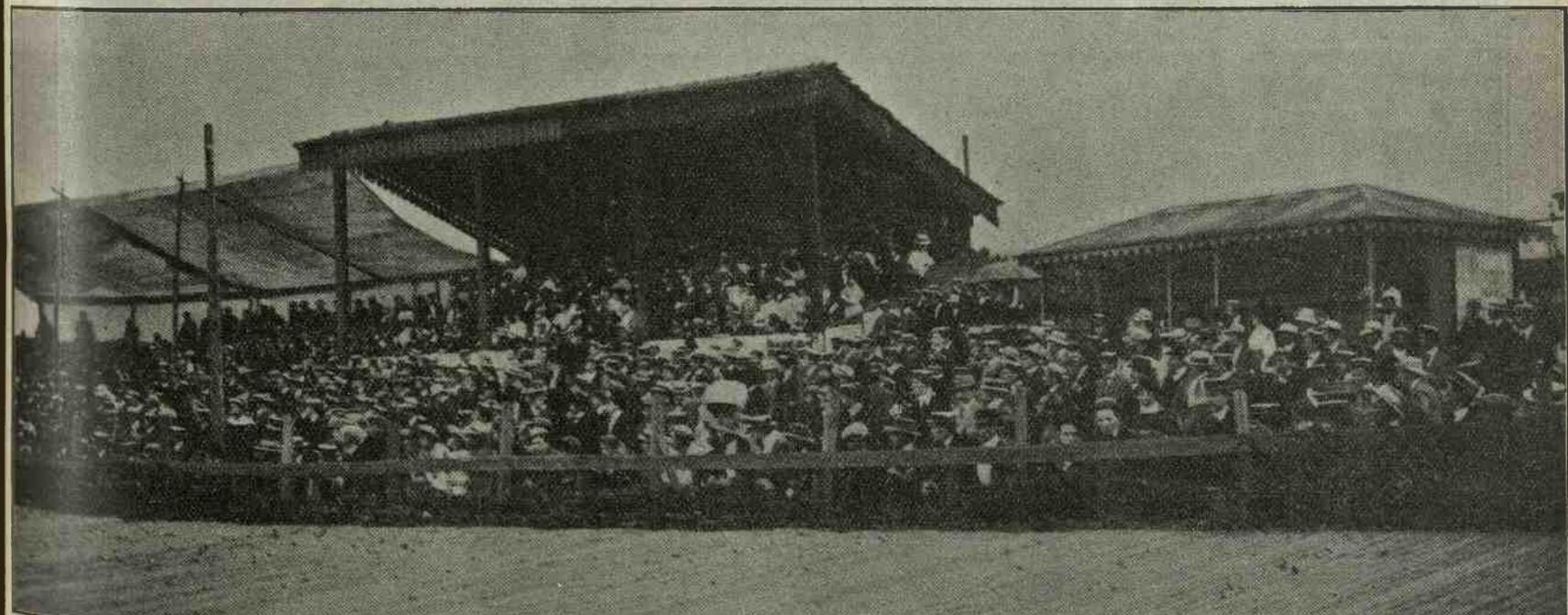
Sampierdarena. — « Velo Union ». Ci dispiace non potervi favorire; per tali notizie ci manca lo spazio.

Roma. — G. Quagliotti. Ricevuto. Grazie.

Marsiglia. — Joseph Idante. Ci sorprende la vostra domanda, essendo ben altra persona quella incaricata.

Milano. — Bongrani. Grazie ugualmente. Saluti. V. G.

Torino. — S. S. Ella deve rivolgersi alla nuova società di aviazione e meglio al suo primo ideatore, ing. Barosi di Torino.



Il pubblico che ha assistito al match Stol-Ruinart e Mascetti (vedi pag. 17).

(Fot. ditta Ambrosio - Torino).

FRERA BICICLETTE FRERA
(Modello 1908)
Solide ed Economiche
Società Anonima Frera - Milano

Le ultime grandi prove ippiche all'estero

Il « Premio del Jockey Club », la prova riservata ai puledri dell'allevamento nazionale, che si disputa in piena stagione parigina, cioè quando i forestieri affluiscono alla capitale, apre la marcia ad una bella serie di manifestazioni ippiche che si succedono fino al « Grand Prix ».

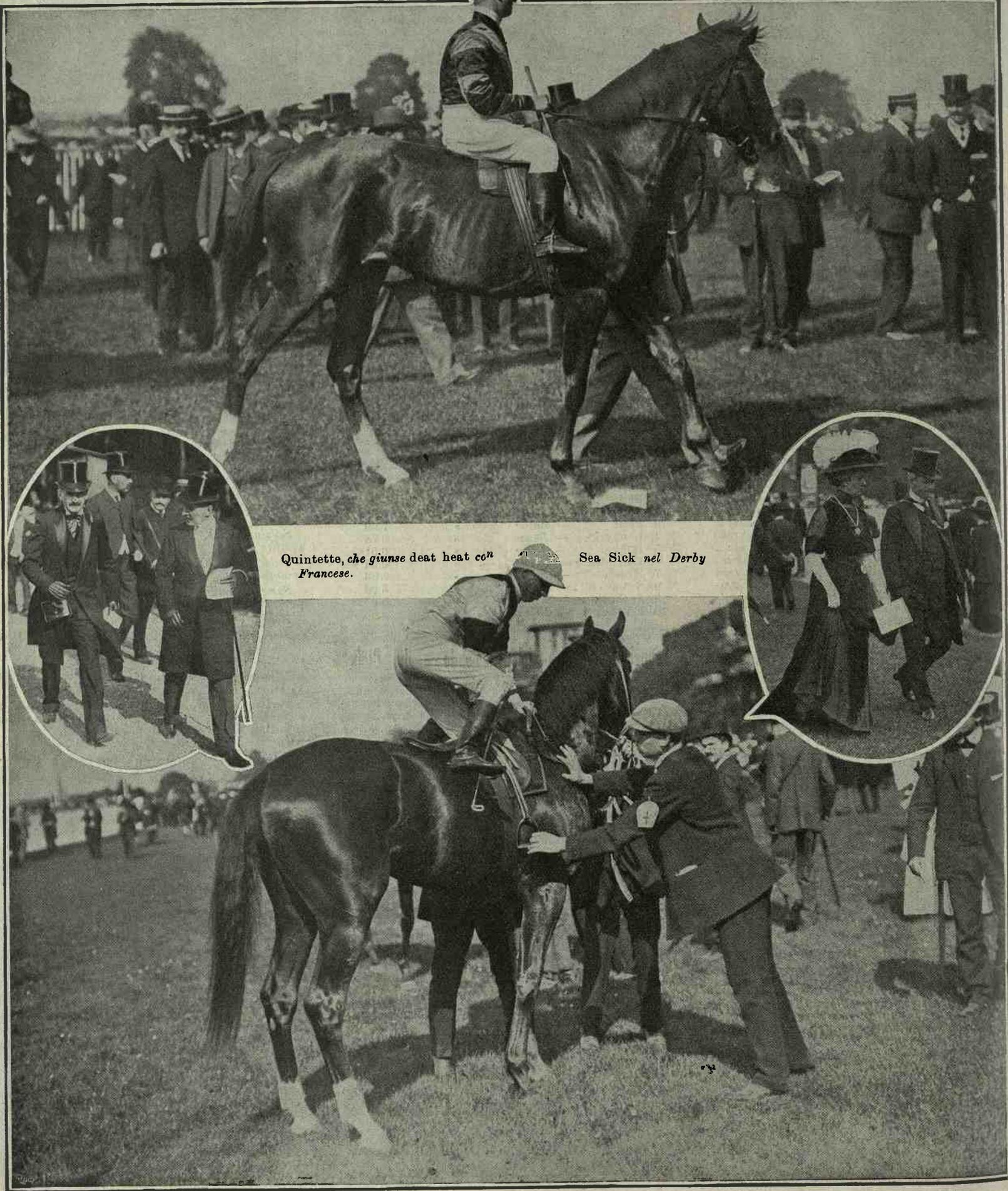
Dal tempo molto lontano in cui gli allevatori presero la felice iniziativa di fondare una prova atta a stabilire un *criterium* tra puledri di una stessa generazione, le cose son molto cambiate, tanto più se si pensa al primo Derby del 1836. L'enorme sviluppo preso in Francia dalle corse dei cavalli ha preparato queste splendide riunioni che non temono concorrenze.

La magnifica *pelouse* che il duca d'Aumale ha messo a disposizione per disputare il « Premio del Jockey Club », la bella corsa che porta il nome dell'illustre Società che l'ha stabilita, non sopporta confronti. Tutti gli elementi costituenti l'ippodromo modello si trovano riuniti in questo meraviglioso campo di corse, che a detta generale, sfugge ad ogni critica. La pista, sempre molto accudita, assicura la regolarità delle prove. Gli spettatori poi possono seguire con facilità le emozionanti peripezie che comporta un premio di questa importanza.

La bellezza e l'attrattiva di questa squisita regione, ammirata dal mondo intero, concorrono a rendere solenne la prova sportiva, che pro-
voca l'esodo dei parigini verso la metropoli del *turf*.

quell'anno il grande tumulto della capitale: oltre cinquanta treni si succedono a brevi intervalli e scaricano una folla immensa attratta dalla grande prova sportiva, e dalla gioia di una troppo corta gita in campagna, tanto desiderata dagli abitanti delle città.

I miglioramenti, le innovazioni apportati dalla Società delle corse nella compilazione dei loro programmi, hanno permesso di aumentare, duplicare in breve tempo le allocazioni delle grandi prove. Alla gloria per un allevatore di vincere la prova viene ad aggiungersi una ricompensa materiale che ha subito nei settantadue anni apprezzevoli aumenti. Così, quest'anno, la cifra per il vincitore è stata di L. 197.000, oltre L. 10.000 all'allevatore. La somma però è stata divisa da due scuderie poichè, come è noto, la corsa è finita con un *deat-heat* tra *Quintette* (Stern), del



Quintette, che giunse deat heat con Sea Sick nel Derby Francese.

Deschamp, proprietario di Quintette.

Sea Sick, giunto deat heat con Quintette nel Derby Francese.

I coniugi Vanderbilt, proprietari di Sea Sick.

“ The Pearl ,”

Marea depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

Vendita esclusiva: Bozzi, Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

A San Siro

Note postume al "Gran Premio Ambrosiano"

E piove, piove a dritto, incessantemente, a marcio dispetto di tutti, senza pietà. Che monta, del resto? all'« Ambrosiano » non si manca ugualmente, cascassero tutti i fulmini dell'universo, e si sfida, per assistervi, eroicamente tutte le inclemenze di cui ci voglia beneficiare il generosissimo Giove Pluvio.

E come si potrebbe del resto umaneamente rinunziarvi? L'attrattiva d'assistere al massimo premio elargito in Italia per corse equine, è tale da conquistare tutti e trascinarli irresistibilmente al campo di San Siro. Altro è ripetere la cosa per bocca altrui, altro è prenderla dal notiziario di un giornale ad hoc (sia pure in una esposizione particolareggiata, ampia e diligente, e altro è il poter dire: *io vidi!*).

Io vidi! Questa breve frase compendia in sé tutto un vasto e illimitato concetto di potere. racchiude un senso di speciali facoltà per cui l'individuo, quasi per concessione soprannaturale, fu condotto a godere del

amorosa espansione, quand'egli non me ne lascia il tempo e trascinandomi seco lui verso il recinto del peso: « Venga, venga; non qui, le spiegherò poi ». Ebbi l'impressione che l'egregio uomo fosse sotto l'incubo di qualche pressione morale, e lo seguì volentoso. Forse l'eco di una prova come l'« Ambrosiano », oltre che metterlo sulla strada di Milano, l'aveva esaltato ed acceso d'esagerato amore. Ad un certo punto egli si ferma di botto, e piantandomisi di fronte mi chiede a bruciapelo: « Lei avrà di già visto certamente? ». « Oh! sì, rispondo, e più volte ». « Quant'è fortunato lei! E il numero, il numero? ». « E' un lotto numerosissimo, e di bellezza incomparabile; in tutto sono dodici, si può fare la scelta ». « Dodici! molto di più che a Parigi, allora. Mi conduca, la prego; io ardo dal desiderio di appagare... la mia curiosità ». « Legittima curiosità del resto che tutti sentiamo con uguale intensità, però cerchi di pazientare alquanto, giacché ora siamo appena alla prima corsa, ed è noto che se non dopo ultimata la seconda almeno non cominciano a circolare ». « Se così è, ci è giocoforza attendere ».

Così dicendo ci appropinquiamo alla tribuna per assistere alla prima prova del programma che ha principio in quel mentre. Qui, naturalmente, io per un elementare dovere di cortesia verso il concittadino... del mio paese, mi dilungo in spiegazioni inerenti alla corsa, allo scopo di rendere più gradito lo spettacolo a chi mostrava di essere animato da tanta vera e profonda passione. « Premio Brescia ». Abbiamo quattro soli cavalli, e di classe piuttosto mediocre. « Che vuole, se ci riferiamo alle prove fornite in tempiandati da Cerro, avuto riguardo in specie all'abile monta del suo proprietario, sarebbe oggi da preferirsi agli altri, ma troppo vago e lontano è il punto di riferimento, quindi, anche per lo stato attuale della pista, per le condizioni di peso. ecc., meglio è affidare le proprie sorti a *Vespina* ». Inutile dire che *Vespina* cinque minuti dopo arrivava al palo superbamente, distanziando tutti gli altri di parecchio. Similmente ebbe fine la seconda corsa, « Premio Garegnano », ove, fra un discorso e l'altro, dopo una serie di vagliate considerazioni, indicai naturalmente *Bannockburn* che, anche qui inutile dirlo, venne in modo incomparabile a regolare in ultimo *Rebus* e *Marodi*.

Ed ebbero fine la terza e la quarta, e si pervenne finalmente al *clou* della giornata, all'avvenimento elettrizzante, quello che solo aveva dovuto scuotere dal letargo di un'abituale vita tranquilla di provincia l'amico che con bell'atto non aveva indugiato un

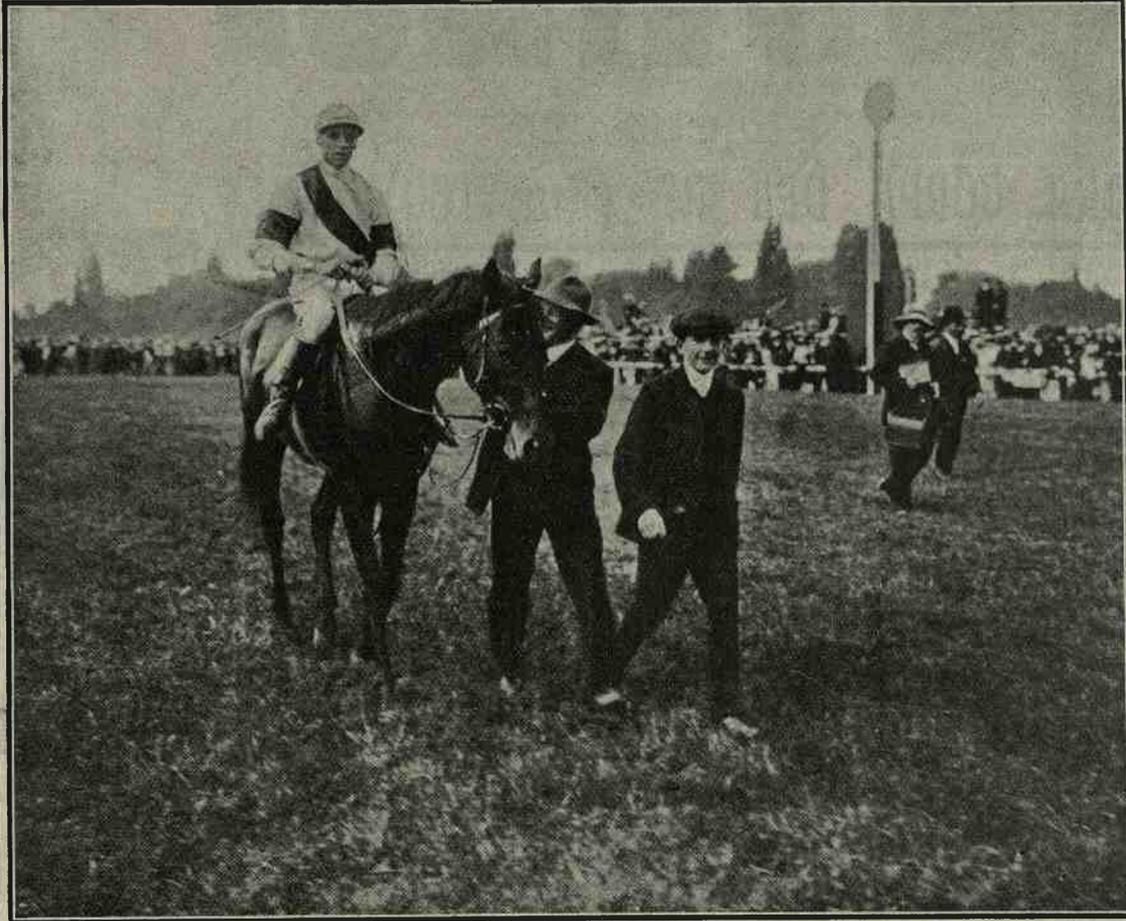
istante a porsi in viaggio per gridare poi forte a tutti, magari anche ai suoi elettori amministrativi: io vidi. Egli, del resto, se n'era accorto, che qualche cosa d'insolito succedeva intorno a noi; la folla di persone che ci circondava si mostrava nervosa, si agitava, allungava il collo. Mi si fece all'orecchio e mi sussurrò con voce mozzata dall'emozione: « E' giunto il momento? ». « E' giunto — gli risposi — non dubiti di perdere il più minuto particolare dello spettacolo, noi siamo in un'ottima posizione e non perderemo proprio nulla. Devono prima sfilare qui sotto, vedrà che perfezione di forme, quali fianchi, e che petto ». L'amico s'era fatto rosso di braccia, intanto s'adopra a strofinare il proprio binocolo onde renderlo più rispondente allo scopo.

Il segnale di partenza del « Quinto Gran Premio Ambrosiano » intanto viene finalmente dato. Non è troppo felice, talmente che due dei dodici concorrenti partono con enorme svantaggio, e rinunciano definitivamente all'impresa. Essi sono: *Crown Princess* di Bruno, Lido Guastalla ed il francese *Diadoque* di Maurice Caillaud. Gli altri tutti trovano modo di riunirsi in gruppo serrato quasi subito, giacché la testa tenuta quasi costantemente da *Brimo* non obbliga ad un passo esagerato. Il momento è solenne, ancora un istante e si avrebbe salutato il nuovo campione, il grande campione di cui tutto il mondo sportivo avrebbe poi parlato. Il pubblico è in piedi sulle sedie, sui tavolini, sui parapetti. Io pure seguo la corsa con grande interesse e di tanto in tanto sorto in qualche esclamazione, o in qualche apprezzamento che comunico al compagno.

— Oh! ecco *Milia* che si fa avanti. *Madrée* pure ha un'andatura piacente, seducente.

— Sì? dov'è, dov'è *Madrée*... me l'indichi, ne la prego.

— Eccoli là entrambe in fondo, passano la curva ora ed entrano in drittura. Le vedo cedere, il cava-



Northeast di Vanderbilt, vincitore del « Gran Premio di Parigi » (L. 300.000).

(Fot. Brocherel - Aosta).

privilegio accordato ai pochi, solo agli eletti, di assistere allo svolgimento della titanica lotta. E' una patente di apostolato. L'apostolo Paolo portò in Roma la parola del Maestro, eloquente parola alata, calda e convincente, piena di fascino perché sincera sotto l'impressione dei fatti visti da lui stesso e constatati *de visu*. Così il nostro provinciale, accorso numerosissimo in questo giorno ad ingrossare le file degli apostoli, creatosi egli stesso apostolo per l'occasione, di ritorno al proprio centro che l'attende con una certa qual irrequietezza, ed al quale egli s'è involato con una, dirò, delicata circo spezione, dirà: io vidi.

Sì, egli vide, e noi vedemmo. Vedemmo cose di cui l'immaginazione più fervida non riesce a formulare. Ah! biondo *Brimo*, pure biondo *Qui Vive*, *Demetrio* morettino mio, voi nulla rimanete al cospetto di altre bionde e brune beltà! Le vostre forme muscolose, per quanto corrette ed eleganti, nulla possono a confronto di altre rotonde ed impeccabili nella linea e nell'armonica distinzione delle movenze. Ah! mio buon provinciale, quale delle due forme t'ha sedotto di più, via, confessalo, la prima o la seconda? Quel benedetto stile « Direttore!... ». Debbo raccontarlo? e non me ne serberai rancore? Ebbene, sentite.

Un momento prima che avessero inizio le corse oggi, entro a San Siro e mi dirigo verso il pesage. Quand'eccoti mi vedo capitare contro in modo brusco ed improvviso un individuo che cerca subito la mia mano per stringerla forte tra le sue in atto di grande effusione. Tra il sorpresa e l'indispettito sto per rispondere un po' risentitamente allo strano individuo, quando fissandolo meglio mi vien fatto di riconoscere in lui un egregio concittadino... del mio paese; uomo ch'io sapevo di un carattere posato, equilibrato, stimato e, Dio gli perdoni, ammolgiato da lunga pezza con larga messe di legittima figliuolanza. Ho appena il tempo di identificarlo e sto per rispondere con frase che si accosti il più possibile al suo atto pieno di

Deschamp, e *Sea Sick* (M. Henry) del signor W. K. Vanderbilt. Così per la terza volta questa corsa si è risolta con *Sea Sick*; nel 1882 si condivisero gli onori *Dandin*, del conte Lagrange, e *Saint-James* del sig. M. Ephrussi; nel 1886 *Upas*, del conte Berteux, e *Monarque* del signor P. Aumont. Dieci puledri si sono presentati quest'anno al palo: *Northeast* del signor Saint-Alary e *Northeast* del signor Vanderbilt occuparono il 3° e il 4° posto, a pochi metri dai vincitori.

Dopo la sua vittoria, *Sea Sick* veniva imbarcato per l'Inghilterra, destinato a rappresentare la Francia al « Derby d'Epsom »; i pochi giorni che dividono una più grande prova dell'annata (il Derby francese si disputa la domenica, quello d'Epsom il mercoledì successivo) rendono assai difficile il compito delle scuderie francesi. Ed anche questa volta il puledro francese non ha avuto miglior fortuna: esso è tra i non piazzati. Diciotto puledri sono scesi al campo per disputarsi le L. 162.500 destinate al vincitore, e tra essi *Signorinetta*, appartenente al Ginestrelli, partita con una quota di estremo out-put, si è assicurata con una facilità la vittoria: questa è stata una sorpresa, ma la puledra ha conquistato pochi giorni dopo la sua supremazia, vincendo le *oaks*. Questo duplice successo, com'è naturale, è stato accolto con un acciampamento in Italia, dove il cav. Ginestrelli è noto, e dove molti ricordano della madre della vincitrice, *Signorina*. Lo Stato italiano possiede i suoi stalloni *Signorino*, fratello della vincitrice del Derby, il quale certamente saprà rinviare il nostro allevamento, grazie alle iniziative delle nostre Società, tendenti a rialzarsi.

Si credette che *Signorinetta* avrebbe tentato la sorte nel « Gran Premio » di Parigi, ma pur troppo desiderato incontro non è avvenuto.

L'interesse per questa grande prova sarebbe stato enorme. Infatti per sé stesso il « Gran Premio » presentava quest'anno un interesse eccezionale: per la prima volta il premio era stato portato a L. 300.000, somma che colle iscrizioni poi salita a oltre 360.000 lire. La grande prova di Longchamps aveva veduto nel 1892 aumentare il suo premio da lire 100.000 a 200.000 lire; si credeva allora che forse la somma non sarebbe stata più toccata. Così non fu, e non è alla il prevedere che tra non molto essa toccherà il mezzo milione... Il « Gran Premio » suscita un interesse universale, specie quando, come è avvenuto quest'anno, la lotta è internazionale. Disgraziatamente uno dei concorrenti inglesi, *Mountain Apple*, dovette all'ultimo momento rinunziare alla lotta. La corsa è finita con la vittoria di una scuderia francese, quella del signor Vanderbilt, col suo puledro *Northeast*, quarto arrivato nel Derby. A qualcuno parve la vittoria una sorpresa, ma considerata la carriera del puledro, il quale ha debuttato nel Derby ad Ostenda, esso poteva vantare titoli sufficienti per riportare una tale corsa. Questo puledro è vinto fino al giorno d'oggi oltre 450.000 lire. Il jockey, che spesso venne in Italia a montare i cavalli della scuderia del principe Delia, in sella su *Northeast* nella corsa di Longchamps. Queste grandi corse hanno anche quest'anno segnato una sconfitta per la scuderia del sig. E. Blanc, e per il passato ci aveva abituati a strabilianti vittorie. Il suo astro è ormai tramontato: i figli di *Jhon* devono cedere il passo ai figli di *Perth*.

Henry.

RASOIO di SICUREZZA
LUNA SEMPRE REGOLATO
 12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO
 VENDITA ALL'INGROSSO LEIDHEUSER & C. TORINO
VIA PRINCE ARDIEFFI 16

Eadie LA MIGLIOR BICICLETTA DEL MONDO
 ELEGANTE - FORTE - LEGGERA
 Prima di decidervi nei vostri acquisti esigete dal vostro fornitore di vedere il nuovo modello EADIE.
 IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI NEGOZIANI

Continuano le Vittorie dei PNEUMATICI



DUNLOP

per
BICICLETTI

Corsa 1ª GARA COPPA DEL RE (Km. 160):

- 1º Oriani Carlo
- 2º Zanzottera Cesare
- 3º Azzini Luigi
- 4º Necchi Pietro

con *Biciclette*

BIANCHI

Corsa Nazionale F. e C. - Roma (Km. 200):

1º Beni Dario con *Bicicletta* **BIANCHI**

Corsa Nazionale Educazione Fisica - Roma (Km. 100):

1º Celli con *Bicicletta* **BIANCHI**

VIIIª CORSA NAZIONALE "Gazzetta Sport", (Km. 392):

- | | | | |
|-------------------------|------------|-----------------------|----------------|
| 1º arr. dei Dilettanti: | Della Casa | con <i>Bicicletta</i> | DEI |
| 2º „ „ Professionisti: | Galletti | „ „ | BIANCHI |
| 1º „ in pista: | Rossignoli | „ „ | BIANCHI |

tutti montando i **PNEUMATICI**

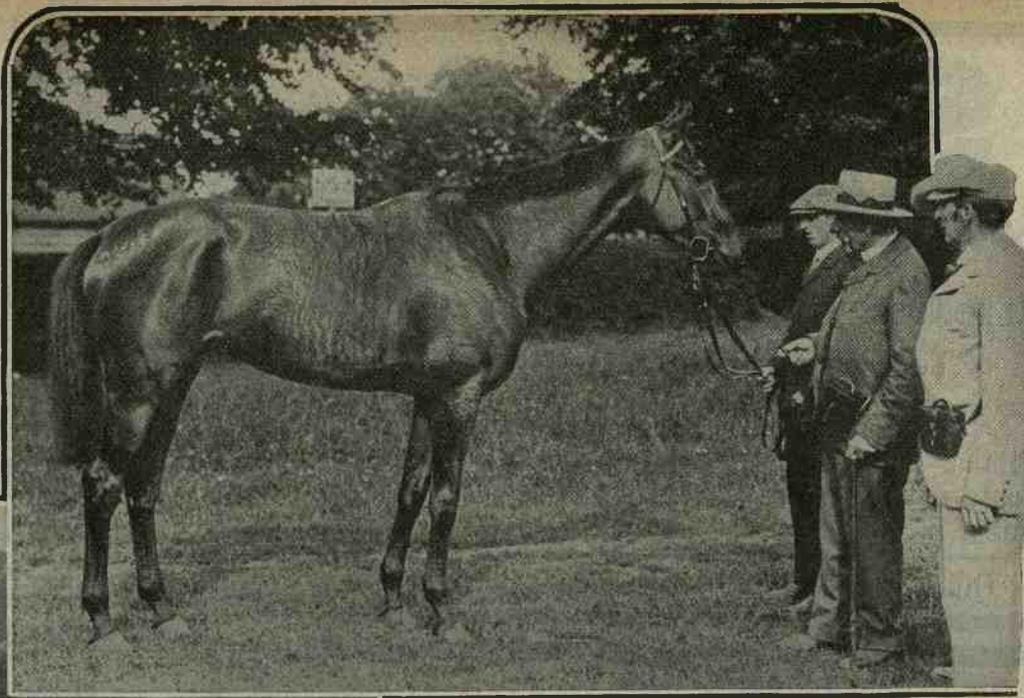


DUNLOP

che anche nel corrente anno vinsero le più importanti Corse su strada e su pista, sia in Italia che all'estero.

The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1ª - Milano
Telefono 12-70 - Indirizzo Telegrafico PNEUMATIC.

è impotente, presagisco una brutta fine per
 Forza Brimo, Qui Vive! Bravo Ruscello, disgraziato
 Sembrò! Un batter di ciglia e tutto è finito, e il
 pubblico saluta i quattro vincitori menzionati, arri-
 vati appunto nell'ordine.
 — Ha visto? Ha visto tutto, ha visto bene? — do-
 — Ha ancora tutto vibrante d'entusiasmo, al mio
 compagno, che se ne rimane attonito e sorpreso.
 — Mio Dio no, nulla ancora di positivo ho potuto
 vedere. Hanno lo spacco?
 La sua richiesta strana mi riesce alquanto oscura.
 — Lo spacco! Scusi, si spieghi meglio.
 — Sì, nell'autentico stile Direttorio a sinistra ci
 vuole una spacco che vada sino...
 Ah! mondo intraprendente. La benda finalmente
 mi cascò dagli occhi, ebbero spiegazione certi atteg-
 giamenti strani del sensato e placido provinciale (di
 una volta) in relazione a certe frasi sue ambigue
 pronunciate, e venni senz'altro a scoprire quale fosse
 il suo stato patologico.
 Il candore della sua non più verde età era stato
 barbato un brutto giorno dalla lettura della comparsa



Il Derby d'Epsom. — Signorinetta.

Ferrero, Campi, Valpreda, Mattè, Crotti, Ramella 2°,
 Ariardo, Mattea, Ramella 1°.

*** Oltre cinquanta soci si riunirono al *Ristorante della Pace* per festeggiare il primo decennio del *Football Club Juventus*. La massima allegria e cordialità regnarono per tutto il lieto simposio, durante il quale l'inesauribile Donna ebbe vasto campo di sfoggiare tutte le finezze del suo spirito arguto e brillante.

Come chiusura della riuscitissima riunione *Juven-tina*, vennero lette dal segretario Hess un cumulo di adesioni e di lieti auspicii all'anziana e popolare *Juventus*. Ricorderemo i telegrammi della *F. I. F.*, dell'*U. S. M.*, dell'*Ausonia*, dell'*Andrea Doria*, della Società podistica *Lazio*, e di molti amici ed ammiratori di vecchia e di recente data.

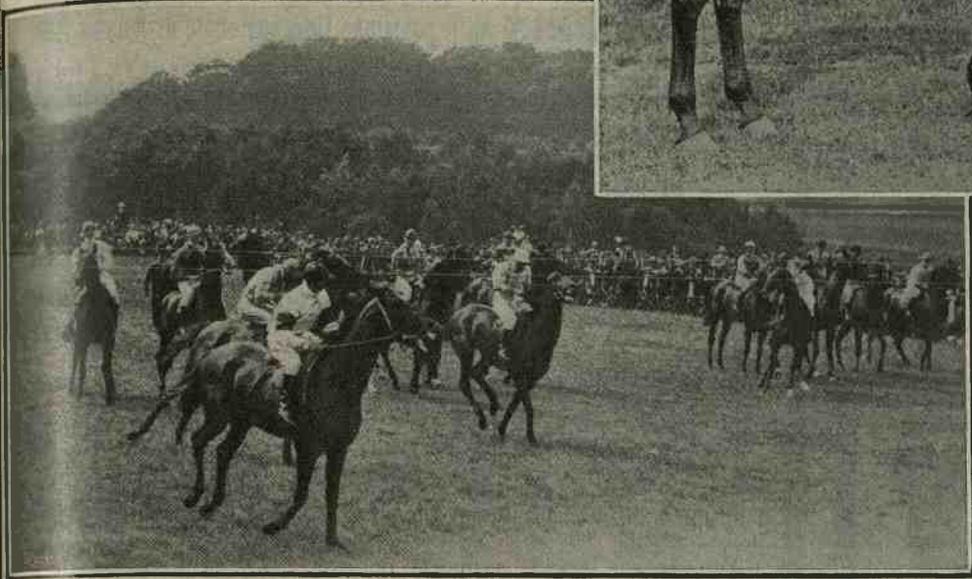
I discorsi pronunciati furono brevi, ma saturi di simpatica giovanile commozione. Iniziò la serie il signor Verona, che, a nome del Comitato del primo Torneo internazionale di *foot-ball*, consegnò al presidente, signor ing. Varette, la coppa della *Juventus* vinta contro la squadra francese, aggiungendo ispirate parole di augurio all'avvenire del popolare sodalizio torinese, a nome della *Stampa Sportiva*. Parlarono inoltre il presidente Varette, che, con parola commossa, rievoca le modeste origini della *Juventus*, che sempre seppe onorevolmente superare le varie crisi per la grande concordia ed affettuosità che legò in ogni tempo i suoi soci. E' vivamente applaudito per la commozione che mal si cela sotto le sue parole.

Donna offre quindi al presidente festeggiato una specie di pergamena, racchiudendo le saporite caricature di quasi tutti i numerosi consoci.

Aggiunsero brevi parole il cav. Sommasi, con una ispirata e briosa poesia di grande attualità; il signor G. Maccagno, a nome dello *Sport Club Audace*; il signor A. Caché, per la *Gazzetta dello Sport*, e il signor C. G. Corradini, per il *F. C. Piemonte*.

Ebbero quindi luogo delle interessantissime proiezioni delle caricature di moltissimi soci, riuscitissima opera artistica del signor Donna.

La simpatica festiciuola ebbe termine fra i canti ed i ripetuti evviva al *F. C. Juventus*, al presidente Varette, costretto per impegni professionali a lasciare la diletta Torino, ed alla *Stampa Sportiva*, iniziatrice del primo e più importante avvenimento internazionale di *foot ball*.



La partenza del Derby d'Epsom.

in pubblico alle corse di Parigi di quattro Veneri di bellezza, indossanti costumi in stile Direttorio, con spacco a sinistra. Ah! Quello spacco; perchè non avrebbe potuto vederne uno anche a Milano? E colla semplicità inconsapevole del Governo, che gli accordò il 50 per cento di ribasso, venne a noi al *Gran Premio Ambrosiano*.

Milano, dopo l'Ambrosiano 1908.

Bruno Braga.

presto due dei suoi elementi più riottosi dovettero venire espulsi dall'arbitro.

Breve. La *Libertas* vinse come volle il Campionato lombardo di terza categoria.

*** La *Società podistica Lazio* ci prega di pubblicare che se non si misurò col *team* del *Naples Football Club*, che recentemente si recò a Roma, ciò avvenne solo perchè non fu preavvisata in tempo utile, e con cortesi espressioni per il *N. F. B. O.* si dichiara pronta a giocare il *retour-match*, purchè abbia preavviso di cinque giorni.

*** Come si sa, le gare svoltesi a Roma per cura dell'*I. N. E.-F.*, non ebbero nessun risultato, avendo *U. S. M.* e *Juventus* fatto *match* nullo.

Restava a decidersi l'assegnazione dei diversi premi di cui erano dotate queste gare.

Veniamo a sapere che l'*I. N. E.-F.* ha deciso che le due squadre rimaste in finale, cioè *U. S. M.* e *Juventus*, abbiano a disputare un *match* decisivo in luogo e data da fissare dalla *F. I. F.*, senza di che i premi non verranno assegnati.

*** In piazza d'Armi, a Torino, ebbe luogo un *match* fra la prima squadra del *F. C. Vites* contro la prima del *F. C. Savoia*.

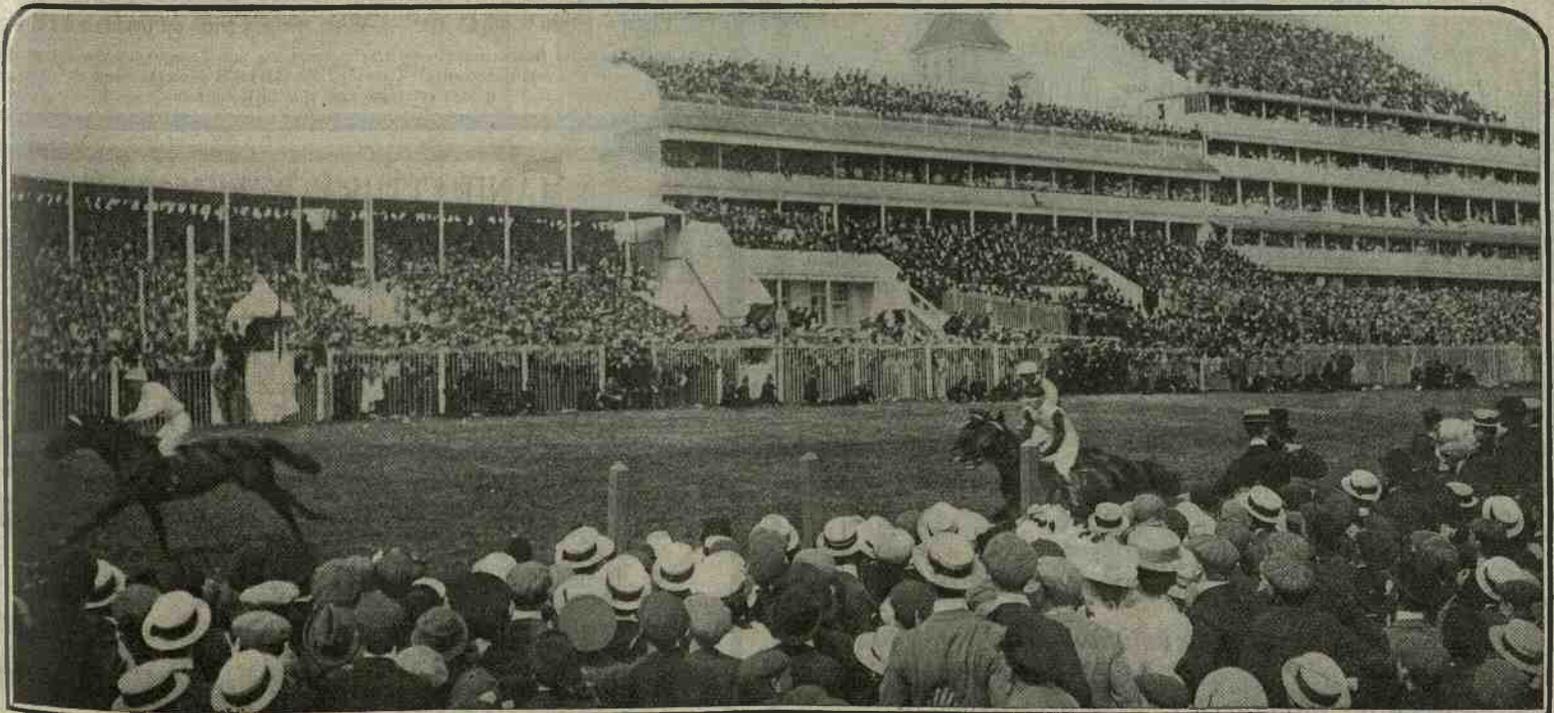
Giuoco accanito da ambe le parti; però *F. C. Vites* vince con superiorità, facendo 7 goals a 3. La squadra vincitrice era così composta: Ariardo M., Clerici,

Giuoco dei calcio

Notizie a fascio.

Libertas F. C. si assicura il Campionato lombardo di terza categoria. — Domenica scorsa ebbe finalmente termine a Treviglio il Campionato lombardo di terza categoria.

Le controversie che avevano ritardato fino allora lo svolgimento del *match* finale, non accennarono a finire neppure quando le due squadre della *Libertas F. C.* di Milano e del *Bergamo F. C.* scesero sul campo. Il *Bergamo*, infatti, presentatosi con soli 10 giocatori, sollevò delle difficoltà, affermando di non esser stato preavvisato a tempo del *match* dalla Federazione; accondiscese quindi a giocare, ma ben



L'arrivo del Derby d'Epsom 1908.

S. P. A.

Società Piemontese Automobili

La temibile marca nazionale per lo splendido successo ottenuto nella
TARGA FLORIO (Palermo - 1908)

La recente trionfatrice, contro le più note marche d'Italia, del Grande Concorso del Ministero delle Poste e Telegrafi per una vettura postale di indiscussa praticità.

Officine - **TORINO** - Barriera della Crocetta.

"AUTOLOC"??,,

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretto, 33.

Via Ormea, 26.

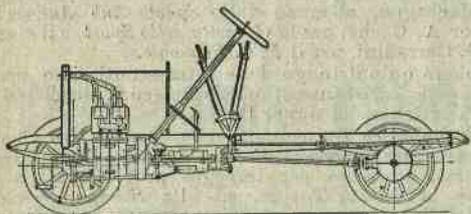
TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC" ,,

Vetturette "MARENGO" ,,

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



Châssis 8-10 HP, 2 cilindri, Tipo B
L. 3450.

TIPO POPOLARE

8 HP, 1 cilindro, tre velocità e marcia indietro, cardano, termosifone, carrozzeria due posti

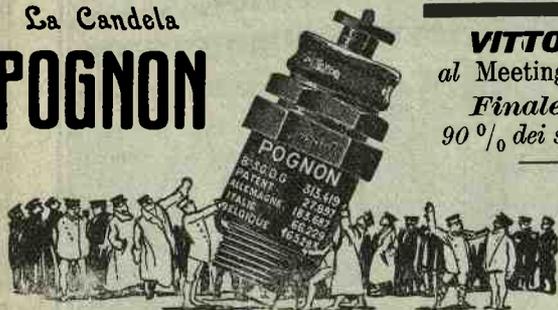
L. 2950.

Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:

Società Automobili "MARENGO" ,, - GENOVA - Via Maddaloni, 3.

La Candela

POGNON



VITTORIOSA ogni giorno al Meeting di Monaco.

Finale: 1°, 2° e 3° premio, 90% dei successi d'oggi giorno.

IN VENDITA DOVUNQUE

Ingresso:

D. FILOGAMO e C. - Torino
BOUGIE POGNON Ltd.
London S. W.

CANTIERE NAVALE NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

F. I. T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina
Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.

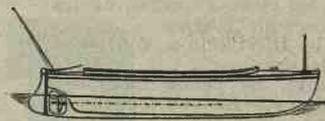


Telegrammi: FIT - Napoli.

Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA



Barche e Yachts a vela - Yachts a vapore
Yachts automobili - Lancie da salvataggio - Sdroplani
Canotti Automobili - Trasporti - Rimorchiatori fluviali.

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

Preventivi e Cataloghi a richiesta. ☒ Per telegrammi: SIAM - Genova.

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Volard (marca depositata)

SOLAVO e C.

TORINO

Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

Tipo **Apollo** di gran lusso grandissimo L. 175
Tipo **Lion** di gran lusso medio 90
Tipo **Graziosa** di lusso » 55
Tipo **Miraphone** da L. 27 a » 35

Esclusiva vendita e rappresentanza per il Piemonte della **Società Italiana di Fonotipia ed Odeon** i migliori dischi cantati dai più celebri artisti.

Albums per dischi, supporti per macchine e punte marca **Volard**.

Assortimento completo delle macchine **MONARCH** originali e dei dischi **GRAMOPHONE**, **ZONOPHONE**, **COLUMBIA**, **PATHE FRERES**, **EDEN FAVORITE**, ECC.



GARAGE SOUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Châssis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel.
Planche e Capot in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1908: 30/40 HP, L. 17.000 - 40/50, L. 22.000 - 50/70, L. 25.000

Châssis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP — Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

MANIFATTURA PNEUMATICI

Francesco Damiani

Specialità Tubolari da pista e strada.

Riparazioni garantite a Coperture e Camere d'aria d'Automobili.

TORINO - Via Sant'Anselmo, 19 - **TORINO**

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione

Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

Gli ultimi Trionfi di PEUGEOT

in Italia, Spagna, Francia e Belgio.

Coppa Vetturette - Targa Florio - Palermo, 1° Giappone *su* PEUGEOT.

Coppa Vetturette del Re di Spagna - Barcellona 1° Giappone *su* PEUGEOT.

Corsa Internazionale Ciclistica Parigi-Bruxelles 1° Petit Breton *su* PEUGEOT.

Gran Corsa Internazionale Ciclistica Giro del Belgio 1° Petit Breton *su* PEUGEOT.

Gran Corsa Gazzetta dello Sport - Milano

1° Gerbi, 3° Massironi, 4° Chioldi, *tutti su* bicicl. serie PEUGEOT.

Gran Match M. Taylor-Poulain-Ellegard - Parigi 1° Ellegard *su* PEUGEOT.

Gran Corsa a coppie dilettanti (50 Km.) al Velodromo di Torino (18 giugno) 1° Stoppani - Pesce, *entrambi su* biciclette PEUGEOT.

Gran Premio di Parigi (21 giugno) 1° Pouchois, *su* PEUGEOT.

Le più ambite vittorie non sfuggono AI MIGLIORI!

SPORTSMAN! Prima di fare acquisti di VETTURETTE, MOTOCICLETTE e BICICLETTE, chiedete Prezzi e Cataloghi alla Ditta:
G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO.

Gilardoni Della Cha & C^o

Telegrammi: **GIDE**

MILANO

Telefono: 43-50

Piazza Castello, 16

AGENZIA ITALIANA DEI PNEUMATICI PER VELOCIPEDI

Coperture e Camere

in Para - extra

GARANTITA
non plus ultra
INARRIVABILI

FALCONNET & PERODEAUD

Processo di lavorazione
NUOVO
COPERTURA CEMENTATA
VULCANIZZATA
NOVITÀ
senza precedenti

VERI GRANDIOSI STABILIMENTI DI CAOUTCHOUC

Fondati nell'anno 1846

in CHOISY-LE-ROI (Seine)



CHIEDERE CAMPIONI - CHIEDERE PREVENTIVI



Esclusività - **Convenienza assoluta** - Esclusività

ROVER - Bicicletta originale inglese 1° grado -
Creatrice del Velocipede 1885.

VICTORIA - Bicicletta originale tedesca - Marca
di 1° ordine.

BAYARD - Serie leggera - Materiale garantito
- Eureka.

MACÉRIENNE - Serie viaggio - Materiale ga-
rantito - Eureka.



LYCETT - Selle originali inglesi - Eterne.

VILLIERS - Ruote libere Inglesi - Perfezione.

THE ENGLAND - Catene originali inglesi -
Leggere - Resistenti.

GIDE - Camera aria - Triplextra.

COPERTURE correnti - Vulcanizzate - Garanzia
6 mesi.



Pompe Gide - Campanelli - Freno licenza Bowden speciale esclusivo

A tutte le signore (socio del T. C. I., mogli o sorelle dei soci) verrà offerta un'artistica medaglietta ricordo, conio speciale del Consolato di Torino.

AVVANTO diritto a prender parte alla gita oltre ai soci del T. C. I., colle proprie famiglie o persone da loro per iscritto presentate, anche i soci del Club Alpino Italiano.

Il tempo utile per le iscrizioni scade col giorno 30 giugno.

Illustrerà la Sagra di San Michele l'egregio signor G. Gioana.

Il programma dettagliato si distribuisce e le iscrizioni si ricevono:

In Torino, presso l'Ufficio Consolare del T. C. I. via Roma, 22; oppure presso il Console sig. Cesare Rosso, piazza Castello, 18.

In Giaveno, presso il Console del T. C. I. avvocato Gerardi.

capo Console di Torino A. Rostain. Il Console di Giaveno G. Gerardi.

Gli audaces torinesi a Bologna

Diligentemente organizzata e diretta dall'infaticabile corrispondente cav. avv. Giovanni Negro, venne effettuata il 17-18 corrente la gran marcia Torino-Bologna, km. 840, in ore 24, indetta per festeggiare il decimo anniversario della fondazione della Sezione Audax di Torino, costituitasi appunto il 17-18 giugno colla marcia Torino-Bologna.

Partiti mercoledì, 17, alle ore 14, dal Ponte Isabella, salutati dal Capo Console del *Touring-Club*, cavaliere ing. Alfredo Rostain, e da molti colleghi benauguranti felice viaggio, i valorosi pedalatori giunsero puntualmente a Voghera, di dove partirono alle ore 24 per la marcia ufficiale, km. 210 in ore 14.

Giunti alle 8 a Piacenza, vennero cordialmente ricevuti dal Capo Console del *Touring Club*, colonnello Capello, col Corpo consolare, dal corrispondente della

consolare del *Touring*, presiedeva, festeggiatissimo da tutti gli intervenuti, l'illustre e brioso poeta professore Olindo Guerrini (Lorenzo Stecchetti), che brindò alla salute dei forti pedalatori ed alla prosperità dello sport.

Risposero, vivamente commossi, i signori Bertolè e Bianchetti, ringraziando tutti i bolognesi delle cordiali accoglienze, augurandosi di poter presto ricambiarle a Torino.

A titolo di merito riportiamo i nomi dei componenti la squadra: signori Bertolè Lodovico, Ferraris Leopoldo, Guglielminetti Angelo, Negro Attilio, Rippa Ottavio, Rolando Gaddo, Romano Giuseppe, Tarditi Enrico, già *audax*, e gli aspiranti signori Bianchetti Luigi e Gnone Piero, che con questa marcia acquistarono meritamente il titolo di *audax*.

Le ultime grandi riunioni ciclistiche in Italia ed in Francia

Le grandi manifestazioni ciclistiche su strada si alternano con un susseguirsi quasi farraginoso a quelle su pista.

Di queste ultime ne abbiamo a registrare parecchie da una decina di giorni a questa parte.

Giovedì 18 a Torino, al Campo Sportivo, la Corsa dilettanti a coppie su km. 90 segnava una bella vittoria del duo Stoppani-Pesce dell'U. S. T. Le due prove di mezzo fondo (km. 20 e 30) riuscirono facile appannaggio del celebre olandese Stol, seguito dal francese Ruinat.

La riunione, ottimamente organizzata, riuscì oltremodo interessante e di piena soddisfazione del numero pubblico accorso.

A Firenze, al Velodromo delle Cascine, Bocchino vinceva il « Gran Premio Firenze » nella corsa dilettanti, arrivando pure primo nella corsa di mezzo fondo, km. 10, dotata del Premio del *Club Sportivo Fiorentino*.

Il match professionisti di mezzo fondo, con allenatori meccanici, su tre prove, veniva egregiamente vinto dal Gardellin, seguito da Brasey e Rolando.

A Bologna Verri si assicurava il « Gran Premio » battendo nell'ordine Nedela ed Heller, vincendo pure la *Corsa Tandem*, in unione a Fontani. Il campione italiano fu salutato da grandi applausi per la nuova vittoria sopraggiunta ad appaiare la precedente del 14, nella *Corsa all'americana* per coppie su 100 km., da lui vinta in unione al forte Taylor.

E veniamo alla VIII *Corsa Nazionale*, annualmente bandita dalla *Gazzetta dello Sport*, unitamente all'*Unione Sportiva Milanese*. Su 54 iscritti 44 parteciparono all'arduo cimento: 44 fra i migliori *routiers* che conti l'Italia ciclistica. La corsa non fu soverchiamente movimentata. Ganna, Gerbi, Chiodi, Galetti ad intervalli furono le staffette del plotone.

L'arrivo, ch'ebbe luogo a Rogoredo, fra grande folla segnò un nuovo trionfo del forte astigiano Giovanni Gerbi, che dopo parecchi mesi di riposo... forzato inaugurò la sua *rentrée* con l'odierna bellissima vittoria.

forte astigiano Giovanni Gerbi, che dopo parecchi mesi di riposo... forzato inaugurò la sua *rentrée* con l'odierna bellissima vittoria.

Ecco l'ordine d'arrivo ufficiale:

1. Giovanni Gerbi di Asti, su macchina Peugeot, impiegando a coprire i 392 km. ore 14 22' 45";
2. Galetti di Milano, su macchina Bianchi;
3. Massironi di Milano;
4. Rossignoli di Pavia;
5. Chiodi di Torino;
6. Pavese di Milano;
7. Danesi di Milano;
8. Cuniolo di Tortona;
9. Canepari di P. P. Morone;
10. Della Casa di Milano.

La corsa era per macchine punzonate, cioè senza riforimento, ciò che dimostra la fibra veramente eccezionale del forte astigiano che sa quasi sempre affermarsi, qualunque sia il regolamento delle corse cui partecipi.

Domenica scorsa, mentre a Torino, a causa della pioggia, veniva rimandata la tanto attesa riunione del velodromo Umberto I, a Milano veniva disputata la « Coppa del Re », organizzata dallo *Sport Club Milano*, e riservata ai dilettanti italiani.

Ottimo successo sortì pure questa prova, alla quale partecipavano ben 74 ciclisti, che segnò una bellissima vittoria del Zanzottera di Legnano, seguito da Azzini L. dell'U. S. M.

E veniamo a Parigi, alla metropoli francese, teatro dei più grandi avvenimenti mondiali del ciclismo e di tutte le sue sorprese. Una sorpresa infatti, e non indifferente, caratterizzò quest'anno la quindicesima disputa del *Grand Prix de la Ville*.

Come si sa, dal « Gran Premio » avevano scioperato, negando la loro iscrizione, i migliori pedalatori, i più celebri nomi di corridori nazionali ed esteri su pista, perchè richiedenti un aumento di dotazione nei premi, cosa che non fu accordata.

Il campo si presentava così, quest'anno, più aperto alle mediocrità.

Vinse Pouchois di Lione, entrato nelle semifinali veramente per il rotto della cuffia, essendosi infatti salvato arrivando primo nel *repechage*.

E primo arrivò pure nella finale, precedendo di mezza ruota Jacquelin, seguito ad una ruota da Martin.

Il biondo lionese Pouchois non è né nome, né persona totalmente sconosciuta al pubblico italiano, avendo infatti l'anno scorso fornito qualche buona prova presso di noi.

Certo che in condizioni normali il « Gran Premio » di Parigi sarebbe bastato appannaggio di qualche nome più noto e già consacrato campione per fama mondiale.

IN BIBLIOTECA

E' uscita testè la nuova edizione 1908 dell'*Annuario dell'Automobilismo*, che il *Touring* pubblica regolarmente ogni anno a partire dal 1903 a questa parte.

Gli automobilisti, i costruttori, i rappresentanti, i *garages*, gli alberghi, tutti coloro infine che si occupano o si interessano di automobilismo, troveranno in questa piccola, ma completa enciclopedia, gran copia di notizie e indicazioni utilissime, enunciate in forma originale e pratica, così da riuscire di facile consultazione anche al forestiero.

Infatti, i turisti troveranno informazioni sulle dogane, sulla circolazione e sui trasporti nei principali Stati del mondo, e, ancora, l'elenco delle località italiane ed estere delle quali sono fornite notizie, tra l'altro, di oltre 1000 negozi di benzina e lubrificanti, 1500 *garages*, 2000 alberghi, 1200 meccanici, raccomandati dal *Touring* e dalle Associazioni estere con esso federate.

I costruttori ed i rappresentanti di automobili e generi affini, di cui è dato l'indirizzo esatto, potranno attingere dall'*Annuario* gli elenchi dei possessori di automobili, delle personalità e Società sportive, ecc.

Da segnalare in particolare modo la carta delle strade automobilistiche parzialmente o totalmente proibite nella Savoia, Svizzera ed Austria, posta in fine al volume. Fra le tante novità ricorderemo pure le notizie tecniche e sportive sull'automobilismo che furono notevolmente arricchite, senza con ciò aumentare la mole dell'*Annuario*, il quale è riuscito un elegante volume di circa 80 pagine, racchiuso in quella stessa veste sobria che fu adottata lo scorso anno.

L'*Annuario dell'Automobilismo 1908* è in vendita alla sede del *Touring* in Milano e presso gli uffici succursali, al prezzo di L. 5. Per i soci, il prezzo è ridotto a L. 2,50.

Una corsa di vetturette in Sicilia

Il 18 giugno, promossa dal Comitato sportivo, ebbe luogo la corsa delle vetturette sul Viale Reale della Favorita. Vi parteciparono nove corridori: Baldoni, Mollica, Florio, Cammarata, Olsen, Auteri, De Seta, Losa e Stabile. Assisteva alla corsa numerosa folla. Ecco la classifica.

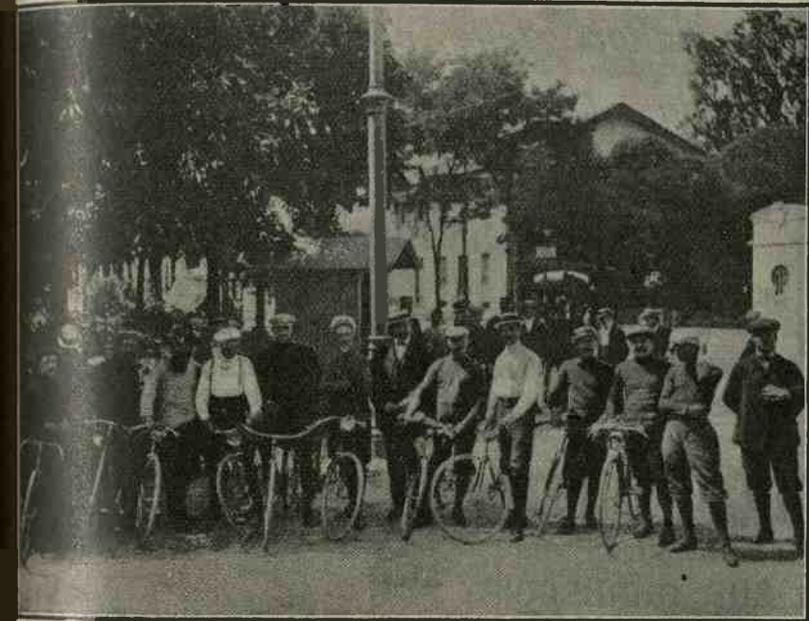
1° assoluto: Enrico Losa, su *De Dion*, in ore 10, 57' 16" (velocità media: 48 km., 602 m. all'ora).

Seconda categoria: 1° Losa, 2° Cammarata; prima categoria: 1° De Seta, 2° Mollica.

Coppa della velocità:
Prima categoria: Baldoni, con il giro più veloce in 12' 48" (57 km. all'ora); seconda categoria: cavaliere V. Florio.



Gerbi, il campione dei campioni, vincitore della « Corsa Nazionale » su macchina Peugeot.



Gli audax torinesi che parteciparono al convegno di Bologna e fecero la marcia Torino-Bologna. (Fot. G. Ferraris - Torino).

locale Sezione Audax e da numerosi *sportsmen* che offrono ai gitanti i migliori comfort.

A Parma, accolti festosamente e fastosamente dal collega audax cav. B. Sogno, che offre ogni ben di Dio, incontrarono i signori Consoli del *Touring-Club* ed audax Pezzoli e Bettini, venuti appositamente da Bologna, e con essi si accompagnarono, giungendo a Modena, ricevuti dalla rappresentanza della Sezione Audax di Bologna, con a capo il corrispondente dottor A. Dall'Olio.

Dopo il pranzo in comune, animatissimo, rimessi in marcia incontrarono prima di Castelfranco le rappresentanze del *Routier*, del Circolo del *Touring* e della Società Ginnastica *Virtus*, con numerosa squadra.

A Bologna, dopo un signorile ricevimento da parte del corrispondente dell'*Audax* dottor Dall'Olio, vennero accompagnati all'ippodromo, ove si svolgevano le corse ciclistiche, e poscia a Casalecchio, ove venne offerto ai torinesi un succoso pranzo, coll'intervento di numerosi rappresentanti delle Società sportive bolognesi.

Come il pranzo, animatissimo e di magnifico effetto, riuscì il ritorno in città colle biciclette gaiamente travestate.

Il mattino seguente una rappresentanza degli audax torinesi venne cortesemente accolta in Municipio dal rappresentante il Sindaco, alla cui presenza venne fatta consegna della splendida medaglia d'oro offerta dal Municipio di Torino alla Sezione Audax di Bologna, con scambio di saluti ed evviva alle due città sorelle.

Al pranzo d'addio, offerto ai torinesi dal Corpo



Nel centro: Galletti, 2° arrivato nella « Corsa Nazionale » su macchina Bianchi - A sinistra: N. Secondi - A destra: Rossi Cesare, campione di Novi Ligure. (Fot. M. Ferrario - Varzi).

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI
ATALA
LA RIVELAZIONE DEL 1908
fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

Carpignano, Casalis e C.

Via dei Fiori, 53 - **TORINO** Telefono 22-96

Rappresentanti Esclusivi:

delle

Biciclette EDOARDO BIANCHI

 La migliore Marca Italiana 

Motosacoches

Motociclette leggere F. N.

Antidérapants DE FORNIER

Accessori per Biciclette, Motociclette, Automobili

Grande Officina per riparazioni

GARAGE

VIII Corsa Nazionale - Km. 392

"GAZZETTA SPORT,"

1° GEBBI (Macchina Maino Serie Peugeot)

3° MASSIRONI (Macchina Dei)

grazie ai PNEUMATICI

WOLBER

i vincitori delle principali Corse su strada ed in pista.

Agenzia Italiana Pneumatici WOLBER di

Scipione Balbiani - **MILANO**
Piazza Castello, 20.

Nella Grande Marcia Motociclistica "Gazzetta dello Sport,"

BERLIE colla sua minuscola

MOTO-RÊVE

2 cilindri

2 HP

Magnete

32 Kg.

arriva **PRIMO ASSOLUTO** battendo anche le grosse motociclette di 6 HP (!) percorrendo i 392 Km. in 8 ore 39'45", ciò che costituisce una performance senza precedenti per tale tipo di macchine e battendo il secondo di oltre 2 ore.

La MOTO-RÊVE ha dimostrata anche l'ASSOLUTA REGOLARITÀ

CON **3 partiti** 

 **3 arrivati**

MOTO-RÊVE ITALIANA — Via Moscova, 10 - MILANO.

GOERICKE

REGGIO EMILIA - Match Verri-Gardellin
 Verri, su bicicletta **GOERICKE** batte in
 due prove con assoluta superiorità Gardellin.
 Basilea - Cleve Corsa su strada 620 Km.
 Il 1° su ciclo **GOERICKE** con 41 minuti
 di vantaggio sul secondo arrivato.
 Lipsia - Corsa di 100 Km. - 1° Guignard su
GOERICKE in ore 1.14'33.

TRIONFA

Novara - Campionato studenti - 1° Baldi su
GOERICKE - Km. 75 in ore 2.20.
 Corva-Carate-Erba-Lecco e ritorno - Km. 64.
 1° Nino Favalli - Desio.
 Bologna - Corsa Handicap Intern. 1° Fontani.
 Bologna - Finale Tandem - 1° Verri-Fontani.
 Gran Premio Velocità - Bologna - 1° Verri.

Agenti Generali per l'Italia: Ditta **ALTERBAUGE & HARDY** - MILANO - Via Nino Bixio, 17
 Succursale di Torino: Signor **J. B. Ricco** - Via Petrarca, 7.
 Depositi presso: **Erminio Venturelli**, Corso S. Maurizio, Torino - **Aimé e C.**, Via Saluzzo, Torino.

PNEUMATICI METZELER

per Automobili, Cicli e Motocicli.

Società per Azioni: **METZELER & C.** - Monaco di Baviera - Agenzia Italiana con Deposito: **E. Hirschgartner** - Torino
 Corso Oporto, 36 - Telefono 30-22.



"CENTAUR"

della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry
 Solidi - Scorrevoli - Convenienti

Agenti per l'Italia con deposito:
BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp-en	Lire	Long.	Largez.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Imp-en	Lire	Long.	Largez.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forta	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenha	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Il Bicicletto

PIÙ LEGGERO

PIÙ ELEGANTE

PIÙ SOLIDO

PIÙ SCORREVOLE

Rudge-Whitworth

Britain's Best Bicycle



Agente Generale per l'Italia:

UGO VELADINI
 MILANO

Via Vittor. Pisani, N. 12-14

Chi più spende, meno spende!

Pneus **BATES** Leicester

Selle **MIDDLEMORE** Coventry

Biciclette **ABINGDON** Birmingham

Agenti Generali: **CAMILLO OGGIONI e C.**

Via Ausonio, 6. - MILANO - Via Lesmi, 9.

PRIME CORSE! PRIMI TRIONFI!

CORSA TORINO-SUSA e Ritorno (100 Km.) - 10 Maggio:

1° Borgarello - 2° Micca con Macchine

BIANCO, GOLZIO & BORGO

e Pneus **DAMIANI.**

7 Giugno - *Corsa Regina Madre* - Torino-Ivrea-Biella e ritorno (Km. 150):

1° Borgarello con Macchina **Bianco, Golzio e Borgo** e Pneu Damiani.

Riunione di Bologna - Match in due prove (6 Km.) - Motociclette 3 1/2 HP:

1° Borgo, battendo il più forte campione della *Fafuir-Rigat*, con Motocicletta **Bianco, Golzio e Borgo** e Pneu Damiani.

18 Giugno - *Riunione di Torino* - Motovelodromo Umberto I.

Grande Corsa Internazionale Motociclette - 3 1/2 HP da Turismo:

1° Borgo (Km. 10 in 6 53 1/5) con Motocicletta **Bianco, Golzio e Borgo** e Pneu Damiani.

Grande Corsa Handicap Internazionale (libera a qualunque macchina):

1° Borgo, sulla stessa Macchina tipo da Turismo - Km. 10, m. 200, in 6 55 2/5 - **Velocità mai raggiunta.**

Quale altra fabbrica, sia pure celebre per i suoi macchinini da caffè, può vantare, in sì breve tempo, tante splendide **VITTORIE!**

Fabbrica Italiana Velocipedi e Motocicli **Bianco, Golzio e Borgo.**

Torino — Via XX Settembre — Torino.

Sia che il vostro automobile consumi troppa benzina,

Sia che ne consumi poca,

Applicate al carburatore il

Regolatore automatico d'aria sistema Gillett-Lehmann

che si applica a qualunque automobile ed otterrete sempre

un risparmio dal 20 al 30 %

nel consumo della benzina

e la massima regolarità della marcia.

Recenti esperienze eseguite su Vetture **Brevetti Fiat** e **Standard** confermarono questi splendidi risultati, ormai conosciuti ed apprezzatissimi in Francia, Germania, Olanda, dove in pochi mesi furono collocati

Venticinquemila Regolatori automatici Gillett-Lehmann.

Per schiarimenti rivolgersi all' Agenzia Generale per l'Italia

Via Bogino, 27 - **TORINO** - Telefono inter. 30-66.